HEFT 23 / BERLIN, 12. NOVEMBER 1940

Der Adler

PREIS **20 Pf.**
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

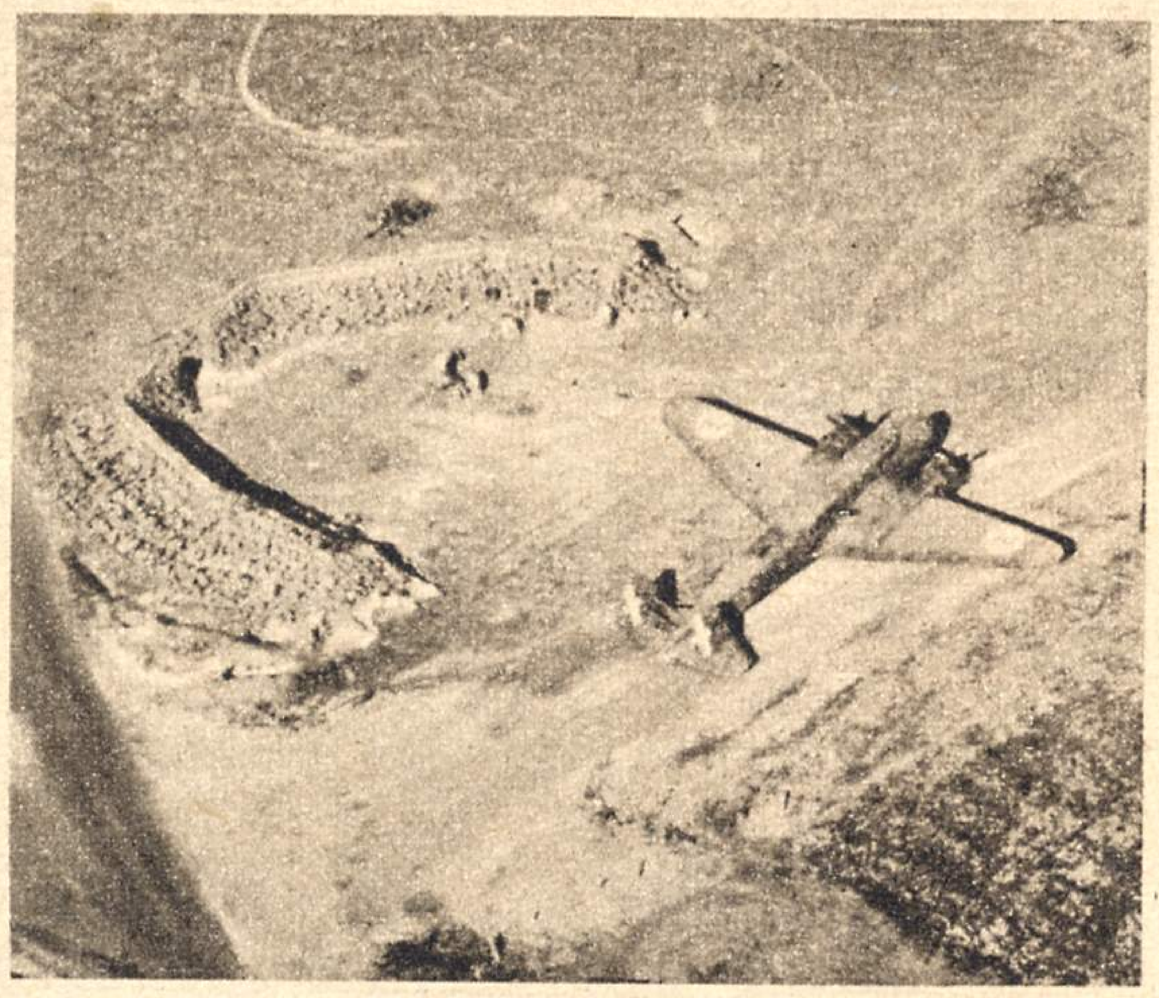
Grosskampf gegen ENGLAND



Vom Londonflug zurück

Kampfflieger überspringen im Tiefflug die britische Steilküste. Rechts der Aufschlagbrand einer abgeschossenen Hurricane *Aufn. Luftwaffe*

Jetzt auch Liktorenbündel über England



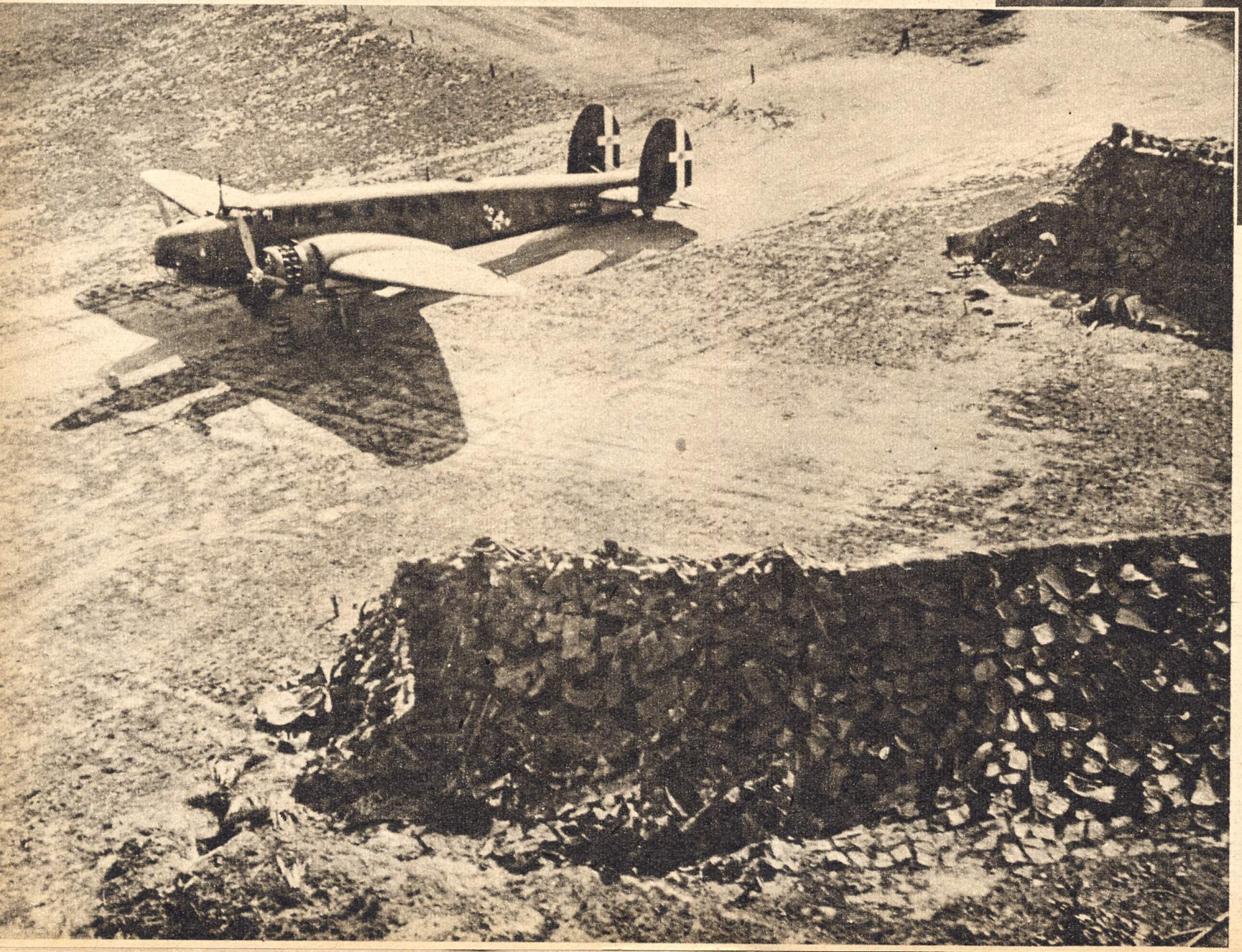
Als Erkennungszeichen tragen die italienischen Flugzeuge neben dem weißen Kreuz auf dem Seitenleitwerk das dreifache Liktorenbündel auf und unter den Tragflächen

Aufnahmen von Kriegsberichter Josef Grabler

Wie aus dem Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht vom 25. Oktober hervorging, hat der Duce einige Verbände seiner Kampfflieger an den Kanal geschickt, von wo aus sie an den Flügen der deutschen Luftwaffe gegen London und die britische Insel teilnehmen. In der kurzen Zeit der Anwesenheit der Waffengefährten auf unseren Flugplätzen in Nordfrankreich hat sich eine herzliche Kameradschaft zwischen den Fliegern der befreundeten Nationen herausgebildet



„Evviva il Führer! Es lebe der Duce!" Das Bodenpersonal eines italienischen Kampfverbandes freut sich mit den Männern vom Reichsarbeitsdienst, die ihren Flugplatz hergerichtet haben, daß sie nun auch in den Kampf gegen die Insel eingreifen können. Die Männer vom RAD sind mit Kreuzen gekennzeichnet, sonst könnte der Beschauer sie nicht unter den Italienern herausfinden

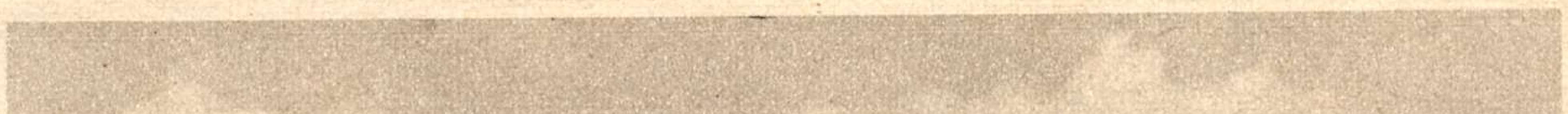


Die zweimotorigen Kampfflugzeuge der Italiener sind auf den Flugplätzen an der Kanalküste eingetroffen. Neben ihrer Schnelligkeit zeichnen sie sich durch eine kampfkräftige Bewaffnung aus und durch das hohe Bombengewicht, das sie an den Feind zu tragen in der Lage sind



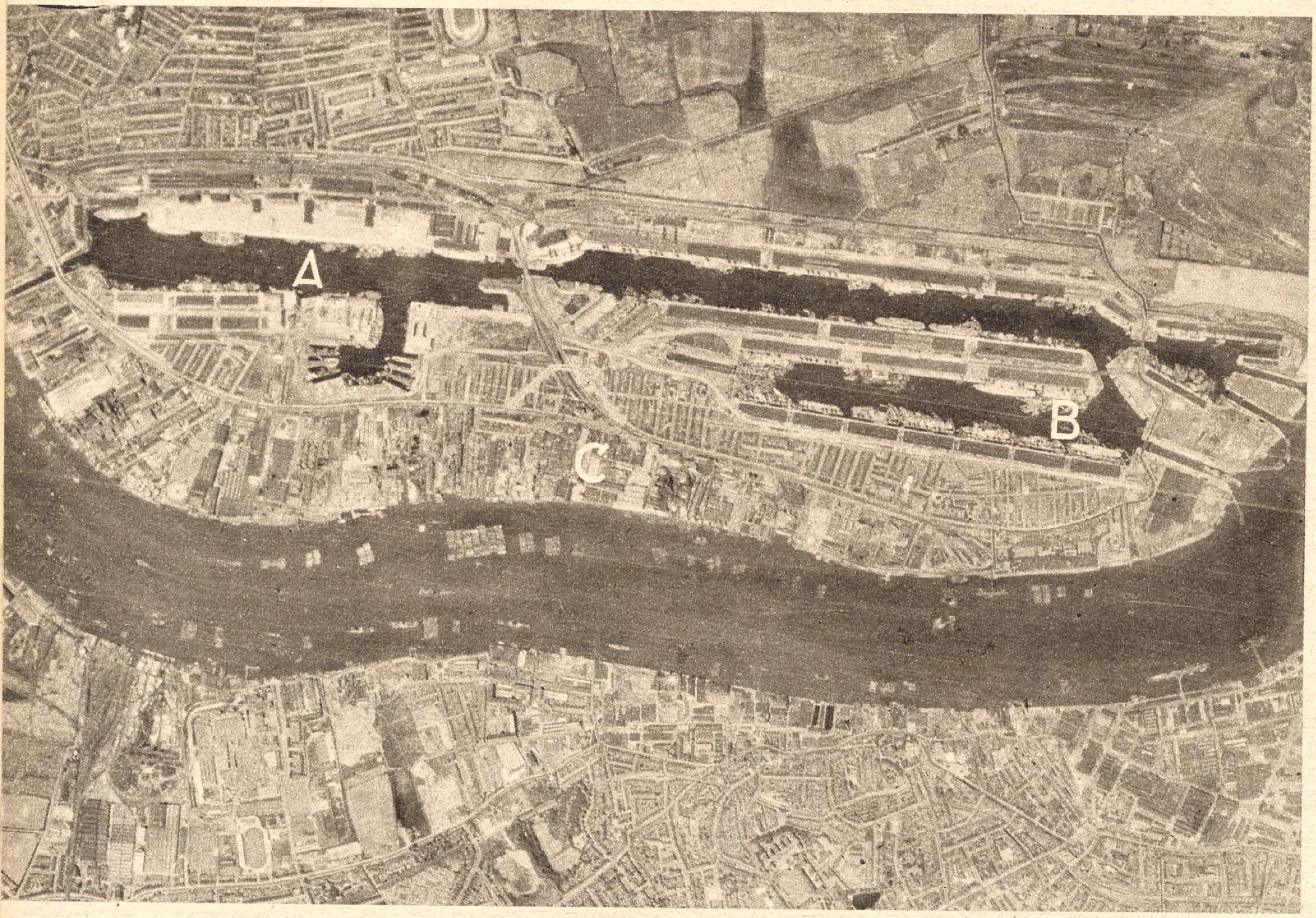


Noch steht dieses italienische Kampfflugzeug nach der Landung ungetarnt auf dem Rollfeld. Bald wird es auf seinem Liegeplatz unter der Tarnung verschwinden, die es der Feindsicht entzieht



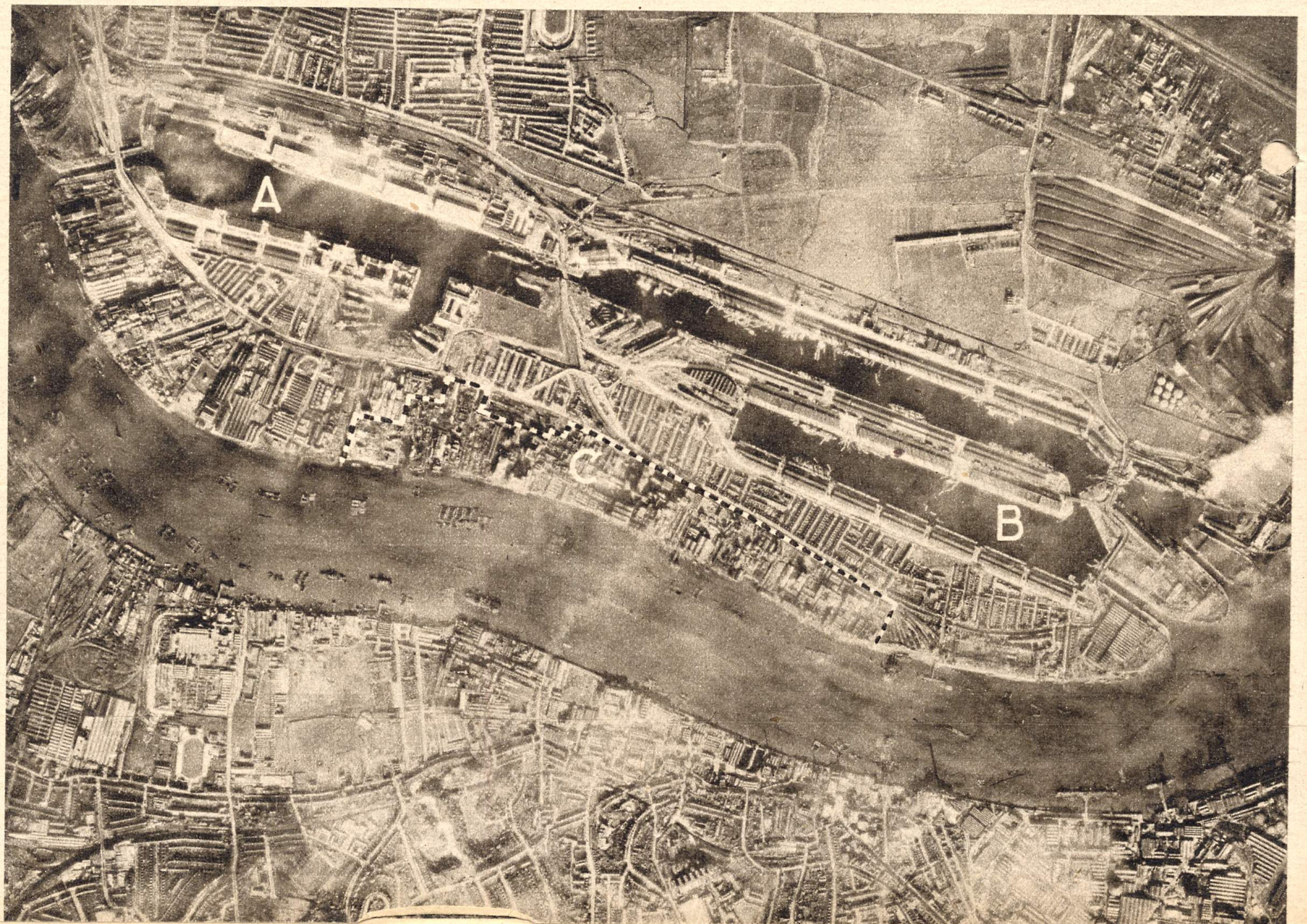
Während die Italiener zur Feldküche abgerückt sind, halten die Männer vom deutschen Reichsarbeitsdienst die Wacht bei ihren Flugzeugen. Dieser Bomber sieht durch das Augenpaar, das auf die Bugkanzel gemalt ist, wie ein gefährliches Untier aus und wird es in den Augen der Engländer auch sein

Leere Kais – verödete Docks

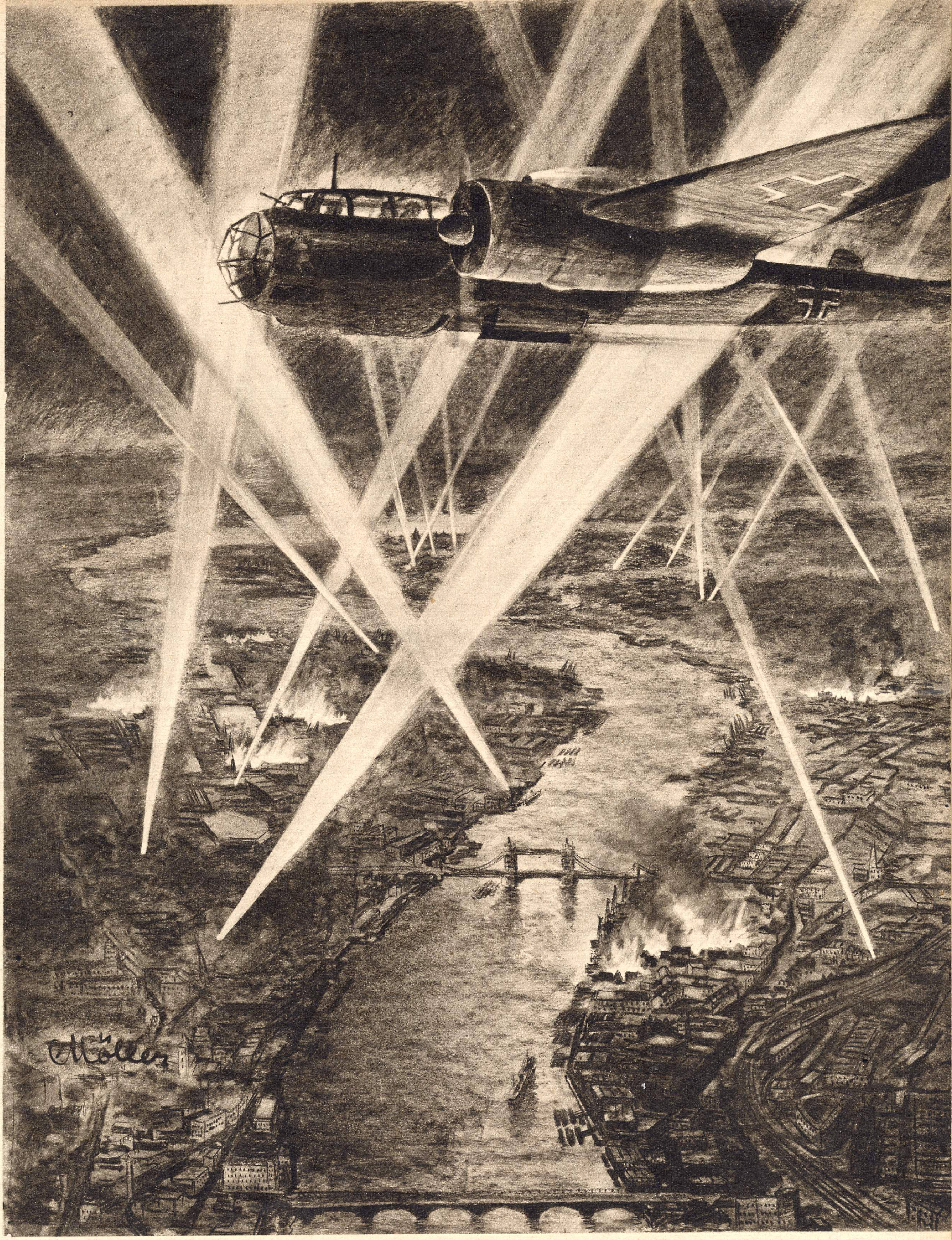


Immer noch versucht Herr Winston Churchill sein Volk und auch die übrige Welt über die großen Erfolge der deutschen Luftwaffe hinwegzutäuschen. Aber wie lange wird ihm das noch gelingen? Die Tatsachen strafen ihn Lügen, sie legen Zeugnis dafür ab, wie wuchtig die Schläge sind, unter denen England Tag und Nacht erzittert. Von den deutschen Aufklärern nach Hause gebrachte Luftbilder zeigen, wie schwer die britische Hauptstadt in Mitleidenschaft gezogen worden ist

Aufnahmen Luftwaffe (2)



Das obere Luftbild zeigt die Anlagen des Royal Victoria Docks (A) und des Royal Albert and King George V Docks (B) vor der Kette der deutschen Luftangriffe. Die Kaianlagen sind voll besetzt — das Bild einer Welthandelsstadt. Das untere Luftbild stellt die gleichen Anlagen nach den deutschen Bombenangriffen dar. Die Kais (A und B) sind verwaist, und die Anlagen unmittelbar in der Themse (C) sind bis auf den Grund zerstört



Nachtangriff auf die Hauptstadt des Weltreichs

Ungeachtet der starken Abwehr, welche die Engländer in London zusammengezogen haben, stoßen die deutschen Kampfflugzeuge Tag für Tag und jede Nacht bis in das Herz Londons vor und überschütten die kriegswichtigen Anlagen mit dem Stahlhagel ihrer Bomben. Zwischen den Scheinwerfern leuchtet das Rot der Großbrände, die niemand mehr löschen kann. Im Vordergrund liegt die City mit der Towerbrücke, weiter hinten das U des Themsebogens Zeichnung PK-Möller



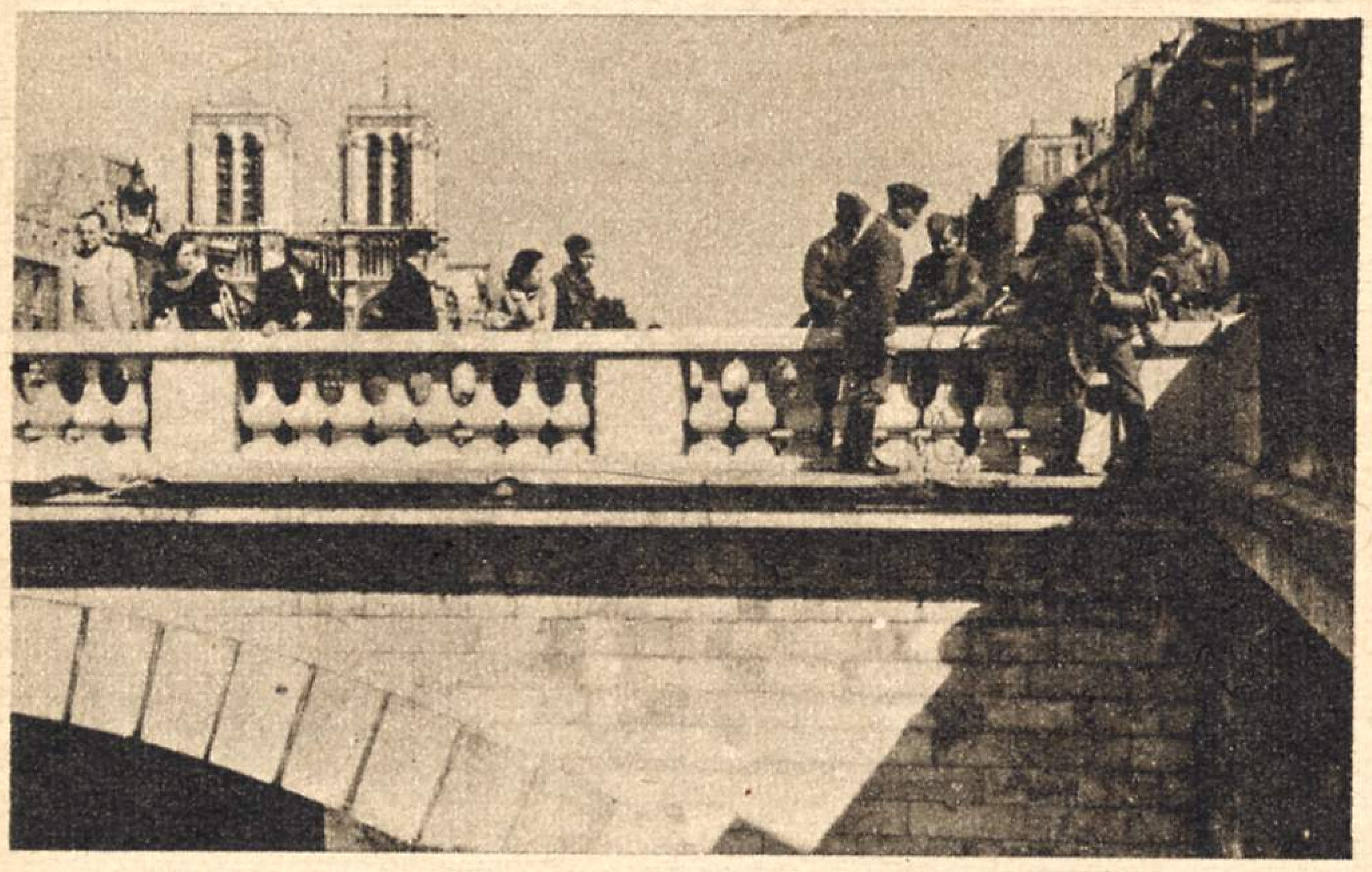
LN in Paris

LN — die Abkürzung für die Luftnachrichtentruppe — ist jedem Soldaten der Luftwaffe und des Heeres ein festumrissener Begriff. Tritt das Wirken der Luftnachrichtentruppe auch nicht so sinnfällig in Erscheinung, wie das der Schwesterwaffen, der Fliegertruppe und der Flakartillerie, so ist sie doch nicht weniger wichtig, denn ohne ein dichtes und zuverlässiges Nachrichtennetz wären Flieger wie Flak zur Untätigkeit verdammt. Die Männer mit dem braunen Kragenspiegel sind im wahrsten Sinne des Wortes die Führungstruppe der Luftwaffe. Die von ihnen angelegten Funk- und Fernsprechverbindungen ermöglichen der Führung, in jedem Stadium des Kampfes, sei es auf der Erde, sei es in der Luft, ihre Verbände fest in der Hand zu behalten und einzugreifen,

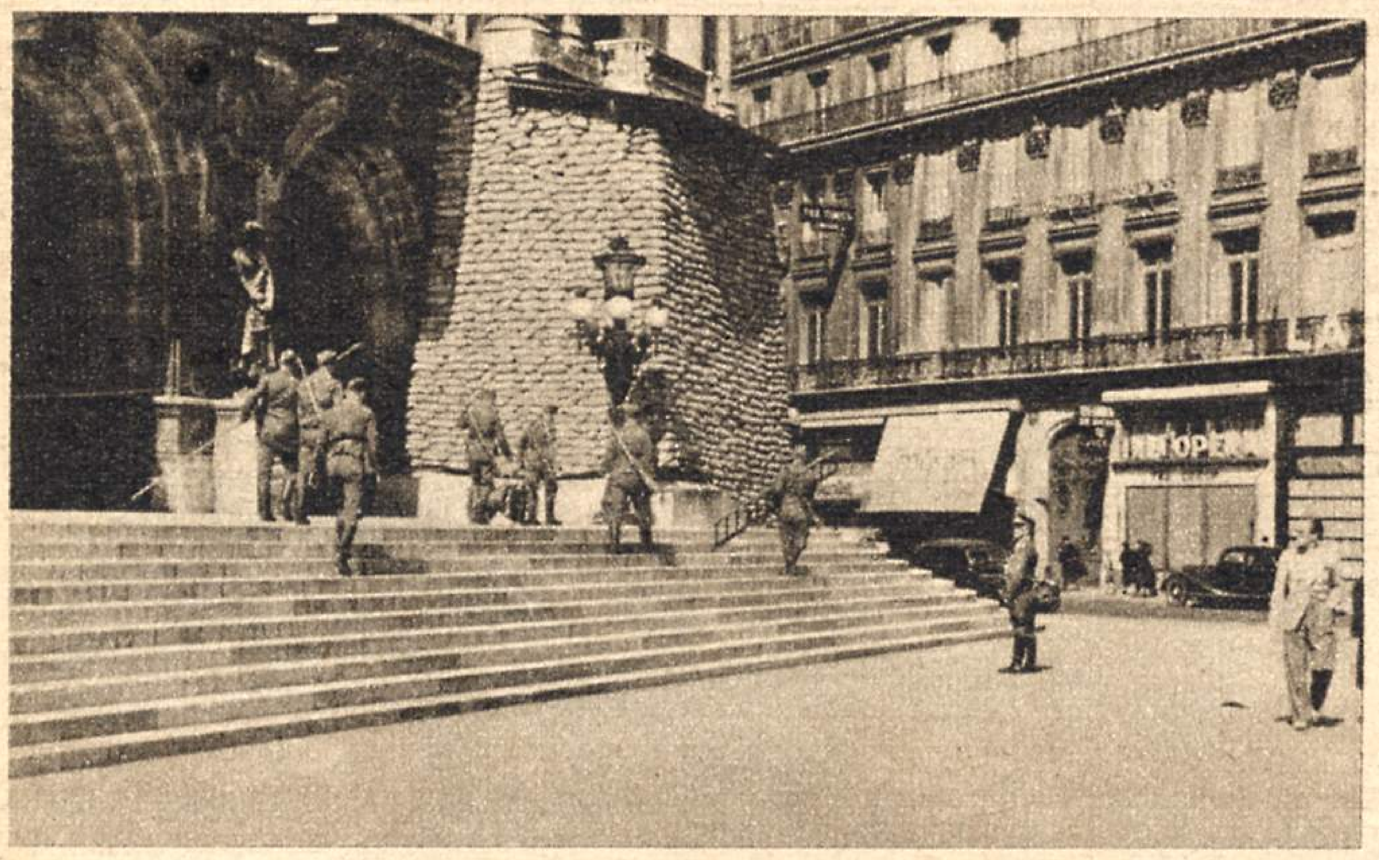
Fortsetzung auf Seite 576

Bild rechts: In Paris mußte selbst ei Siegesgöttin sich dazu bequemen, das Fe kabel in ihre erhobene Rechte zu nehmen

Die vielfach verschnörkelten Laternenträger in Paris, hier insbesondere die Bugspitzen römischer Galeeren, eignen sich vorzüglich zur Aufnahme von Kabelleitungen



Neugierig schauen die Pariser zu, wie deutsche Luftnachrichtenmänner am Geländer einer Seine-Brücke entlang ihre Kabelleitungen verlegen. Im Hintergrund die Türme von Notre Dame



Es hat viel Arbeit gekostet, in Paris all die Fernsprechleitungen zu legen, die die Luftwaffe in diesem Zentrum benötigte. Die Luftnachrichtentruppe hat, wie man es von ihr gewohnt ist, alle Anforderungen in wenigen Tagen erfüllt. Auch die Sandsackbarrikaden, die die Franzosen als Bombenschutz um ihre Denkmäler aufgeführt haben, konnten sie nicht daran hindern



und am Kanal







Wo die Anlegung von Fernsprechleitungen sich verbietet, sei es, daß eine Sprechverbindung nur vorübergehend benötigt wird, sei es, daß die Lage der Anschlußstelle zu ungünstig wäre, da tritt, wie hier auf dem Dach eines Pariser Hochhauses, das tragbare Funkgerät in Tätigkeit. Links im Hintergrund ist der Eiffelturm zu erkennen

Bild links: Man muß selbst gesehen haben, mit welcher Findigkeit die Luftnachrichtenmänner jede Möglichkeit ausnutzten, um ihre Leitungen zu verlegen. Selbst in zerstörten Ortschaften fanden sich immer Vorrichtungen, bereit, die schweren Kabel zu tragen, so daß die Errichtung von Masten auf Ausnahmen beschränkt bleiben konnte

Alle Aufnahmen (13) PK-K. A. Richter





Halsbrecherisch war die Arbeit manchmal an den steilen Felsen der französischen Kanalküste. Hoch über dem Strand arbeiten die Nachrichtenmänner, als ob sie gelernte Gebirgsjäger wären

Zum Bilde links: Mit dem Aufbau der Bodenorganisation an der Kanalküste trat auch die Luftnachrichtentruppe in Aktion, um die Befehlsstellen und Gefechtsstände der Luftwaffe an das Fernsprechnetz anzuschließen

Fortsetzung von Seite 574

wo es not tut. Das Wirken der Luftnachrichtentruppe wird in seinem ganzen Umfang wohl erst nach dem Siege bekannt werden, wenn auch über Dinge berichtet werden kann, die sich heute noch aus verständlichen Gründen der Veröffentlichung entziehen. Eines steht jedoch fest: Ohne ihre Nachrichtentruppe könnte die Luftwaffe nicht der entscheidende Machtfaktor sein, den sie im Rahmen der deutschen Wehrmacht darstellt. Ihre Schlagkraft verdankt sie dem Dreiklang „Flieger, Funker, Kanoniere"





Der durch die Bomben der Kampfflieger versenkte Dampfer gibt einen malerischen Hintergrund für den Gefreiten ab, der, die Kabelrolle auf dem Rücken, den Kai erklettert

Bild links: Vom Feind gesprengte Brücken sind keine Hindernisse. Das Schlauchboot ermöglicht unter Zuhilfenahme der aus dem Wasser ragenden Brückentrümmer ohne Schwierigkeit das Verlegen der Leitungen





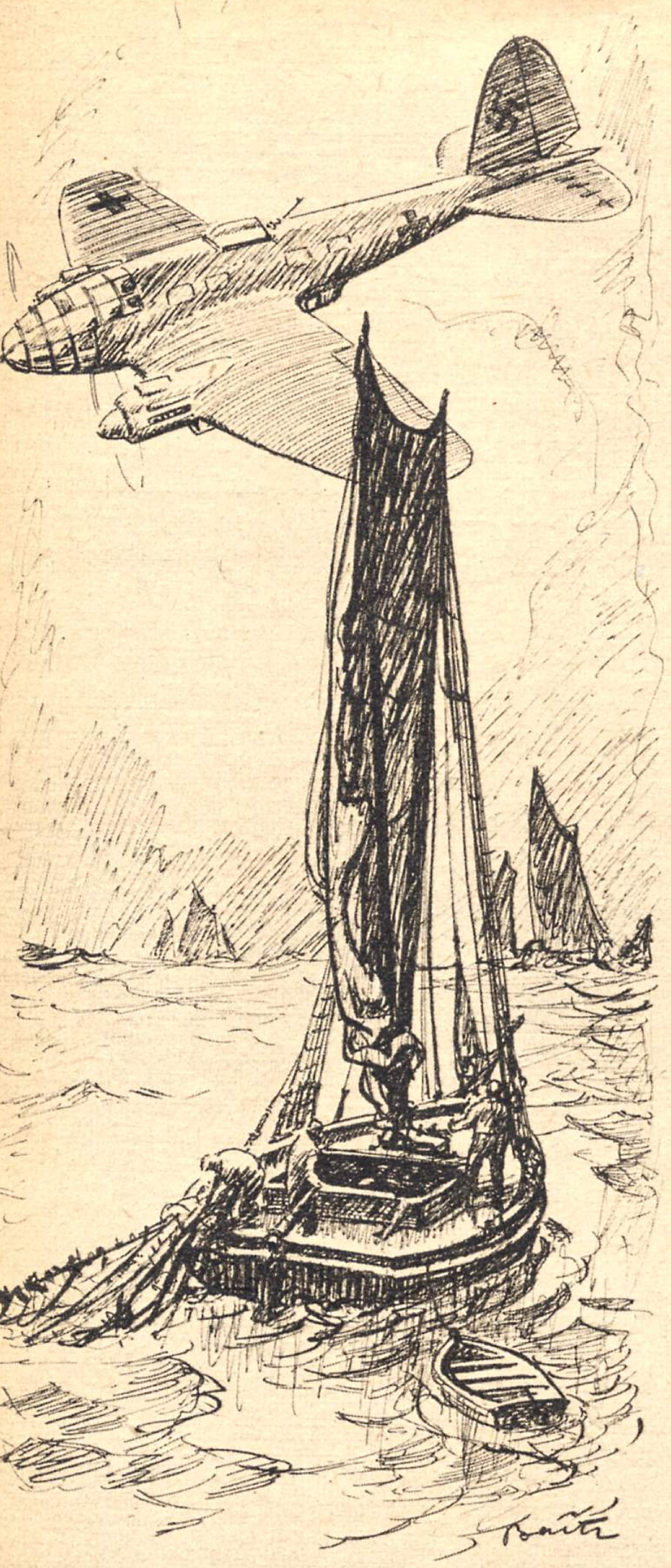
Bild rechts oben: Wo es darum ging, an der zerklüfteten Steilküste am Kanal Leitungen zu verlegen, bewährte sich häufig das Kabel als Kletterseil



So sieht eine Anschlußstelle aus, an der mehrere Feldkabel zusammenlaufen Ein Fernsprechgerät steht bereit, mit dem der Funker sich bei etwaigen Störungen in jede Leitung einschalten kann. Die einzelnen Leitungen sind durch kleine Täfelchen gezeichnet. Neben dem Funker eine schwere Kabelrolle



Bild rechts: Wo Leitungsmasten zur Verfügung stehen, wie in dieser französischen Hafenstadt, da ist die Arbeit wesentlich vereinfacht. Mit Steigeisen erklettert ein Mann den Mast, und im Handumdrehen ist das Kabel befestigt



Das Schlauchb der Sunderland

Text: Kriegsberichter Josef Grabler Zeichnungen: Wilhelm Baitz

Dieses Drama auf hoher See mag, wenigstens was das Verhalten der Engländer betrifft, unwahrscheinlich klingen. Aber es hat sich genau so zugetragen, wie es hier geschildert wird. Das einzige, was nicht stimmt, sind die Namen der Beteiligten. Aus verständlichen Gründen mußten sie durch angenommene ersetzt werden.

Wenn die Kameraden den Führer des abgeschossenen deutschen Kampfflugzeugs, Oberleutnant Parse, fragen, wie das eigentlich war mit dem britischen Sunderland-Flugboot, dann pflegt er zu sagen: „Die Brüder haben sich eben geirrt. Aber ohne diesen Irrtum säße ich heute nicht hier.“

Doch der Reihe nach. Kürzlich nahm eine Bodenstation den Funkspruch einer mit Sonderauftrag über dem Atlantik fliegenden Maschine auf: „Ein Motor ausgefallen, verliere Höhe.“ Bald darauf kam unter Angabe des Standorts eine zweite Funkmeldung: „Benötige dringend Hilfe!“ Sofort wurde ein Seenotflugzeug klargemacht, außerdem startete ein Kampfflugzeug voraus nach der im letzten Funkspruch angegebenen Stelle, um das havarierte Flugzeug zu suchen, das inzwischen wohl schon auf See niedergegangen war, und um dem nachfolgenden langsameren Hilfsflugzeug, einem Flugboot, den Standort durch Funk mitzuteilen.

Das Kampfflugzeug startete gegen 12.30 Uhr. Flugzeugführer war der bereits erwähnte Oberleutnant Parse, als Beobachter flog der Meteorologe Regierungsrat Reinboldt. Bordwart und Funker waren die Uffz. Leiber und Morchen. In kurzer Zeit war die See erreicht, die gischtende Brandung überflogen, die sich an der steilen Küste brach, und dann lag unter der Besatzung die weite Wasserwüste, auf der jetzt

Links: „Aus 20 m Höhe schauten sie zu den Booten hinunter. Auf einem waren Fischer dabei, das Netz einzuziehen.“ Bild unten: „Die Beplankung der linken Fläche zeigt große Risse, und aus dem linken Motor fährt eine schwarze Qualmwolke“

Bild rechts: „Hunde, verfluchte.“ Wieder das Einschlagen der Geschosse in die Maschine. Aufspritzen der Garben in der See. Luiber in Morchens Armen zuckt zusammen. Die Briten machen Scheibenschießen

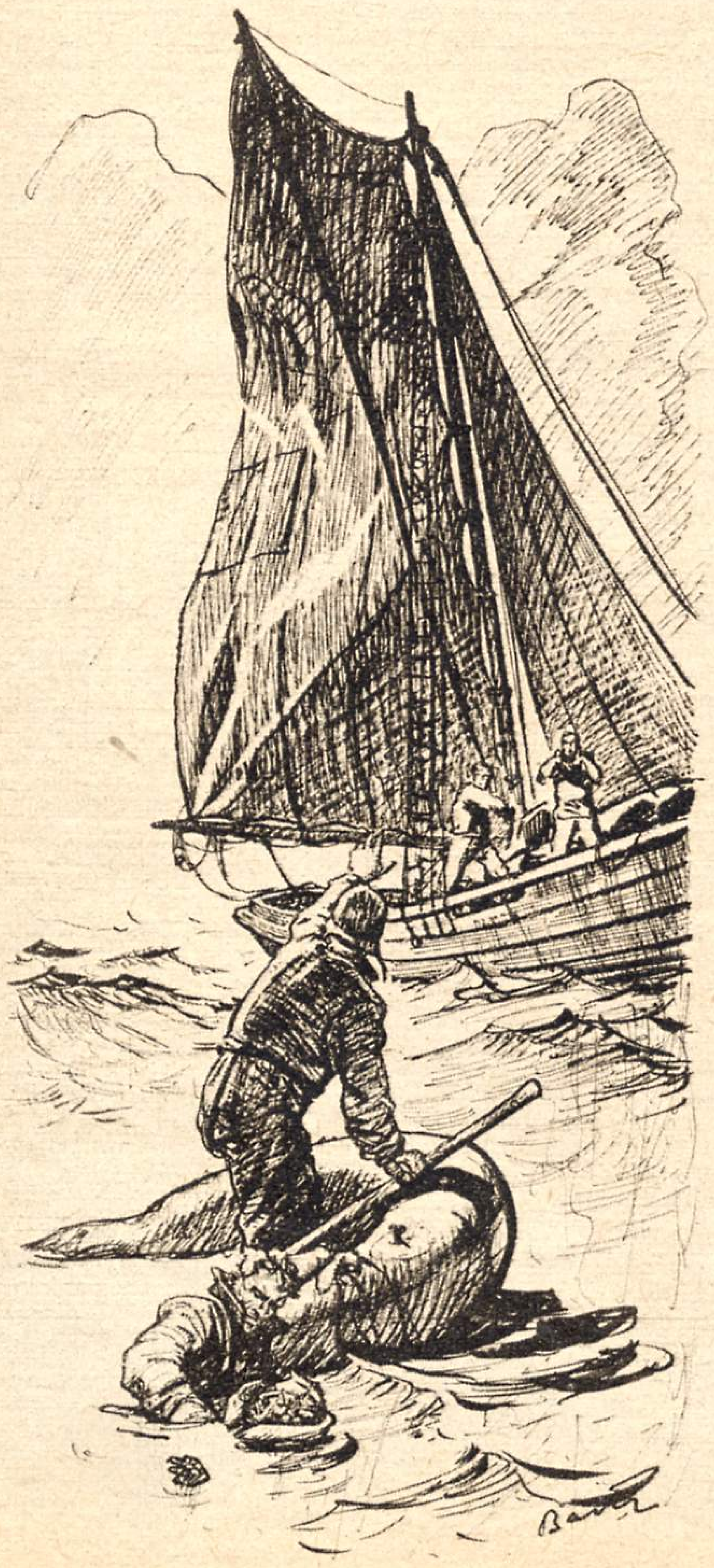


oof





„Sie schießen nicht mehr, und jetzt — was machen die denn? — Fällt etwas aus dem Flugboot, klatscht aufs Wasser, tanzt auf den Wellen"



vielleicht Kameraden in Seenot trieben. Wenn es auch unmöglich war, schon jetzt etwas von ihnen zu sehen, so suchte doch jedes der vier Augenpaare an Bord den fernen Horizont ab, als könnten sie die Kameraden herbeizwingen. Hier führten vor dem Kriege die Hochstraßen des Weltverkehrs übers Meer, aber heute war die See einsam. Nicht ein Fahrzeug zu erblicken. Da fühlte sich der Oberleutnant angestoßen. Eine Hand reichte ihm von hinten den Schreibblock zu. „Einsatzmaschine gibt Seenotzeichen, will in Nähe von Fischerboot notlanden. Letzter Standort ..." Parse gab die Meldung dem Meteorologen. Der setzte auf der Seekarte den neuen Kurs ab und sagte dem Oberleutnant nichts als: „278 Grad." Mit einer kleinen Drehung des Querruders und leichtem Antippen des Seitensteuers brachte der Flugzeugführer die Maschine auf den neuen Kurs, bis die angegebene Zahl der Kompaßrose auf den Kursstrich einschwang. Dann legte er das Flugzeug wieder gerade, und noch angestrengter als bisher suchten sie den Horizont ab. Jetzt gab es wenigstens einen Anhaltspunkt, der besser auszumachen war als ein kleines Schlauchboot: das Fischerboot.

Der Beobachter entdeckte es zuerst. Weit voraus, ungefähr mit dem angegebenen Standort übereinstimmend, ein Punkt. Parse schob die Gashebel weiter nach vorn. Jede Sekunde konnte kostbar sein. Der Punkt löste sich auf, aus einem wurden drei. Drei Hochseefischkutter. Von einem Flugzeug war nichts zu sehen, auch kein Schlauchboot, aber Parse und Reinboldt blickten sich an, nickten einander zu. Der Fall war klar, kein Wort darüber zu verlieren. Die Kameraden waren bei einem der Kutter gelandet und aufgefischt worden. Trotzdem behielt der Oberleutnant den Kurs auf die Boote bei, drückte sogar auf sie hinunter, um sie in geringster Höhe zu umkreisen. Er wollte sich vergewissern, ob die deutsche Flugzeugbesatzung an Bord eines der Fahrzeuge in Sicherheit war.

Aus 20 Meter Höhe schauten sie zu den Booten hinunter. Auf einem waren Fischer dabei, das Netz einzuziehen. Stumpf und uninteressiert blickten sie nach oben. Vermutlich Franzosen. Die deutschen Flieger, die der Oberleutnant zu finden gehofft hatte, waren auf keinem der drei Kutter zu sehen. Es war aber ausgeschlossen, die leuchtend gelben Schwimmwesten zu übersehen, die sie tragen mußten, selbst aus größter Höhe nicht.

Alle weiteren Überlegungen des Oberleutnants Parse und seines Beobachters: Ist hier auch tatsächlich der gemeldete Standort? Waren die Kameraden vielleicht in der Kajüte eines der Boote und also unsichtbar? schnitt der Ruf ab: „Drei Flugzeuge aus der Höhe auf uns herunterstoßend!"

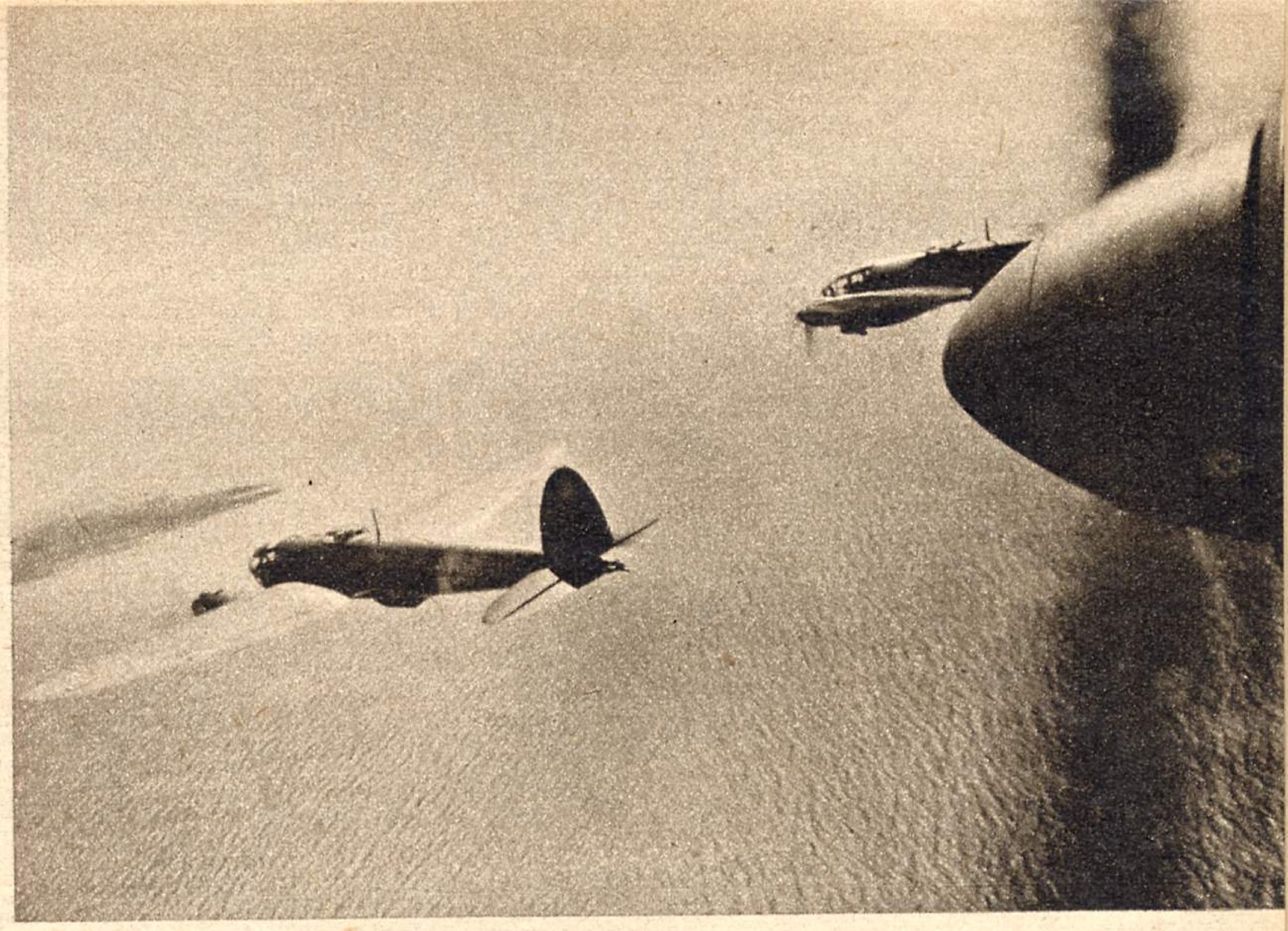
Der Oberleutnant flog die Kurve aus, in der er gerade lag. Mit einem Blick erfaßte er die Lage. Schnelle kleine Tiefdecker, Hurricanes, Engländer. Seine Lage ist denkbar ungünstig. Er hat keine Höhe, die er durch Drücken in Geschwindigkeit umsetzen könnte. Es bleibt ihm nichts, als mit Vollgas Kurs Richtung Küste einzuschlagen und auf die Schießkunst seiner Unteroffiziere zu vertrauen. Drei gegen einen, denkt er, und die Küste ist weit. Es geht ums Ganze.

Hinter dem oberen Rumpf-MG kauert Unteroffizier Morchen, der Bordfunker. Er hat die Engländer gemeldet und nicht mehr aus dem Kreiskorn seiner Waffe gelassen, bis — arrrrr — Morchen hat durchgekrümmt — bis ein langer Feuerstoß dem Ersten entgegenpeitscht. Dem Briten fahren die Leuchtspurfäden um die Ohren — er dreht ab! — hurra! Aber schon ist der Zweite heran — arrrrrr — neben dem Unteroffizier rasselt ein zweites MG — Reinboldt, der Wettermann, ist von vorn gekommen, es zu bedienen. Bravo! Auch der Zweite kurvt weg — aber der Dritte ist dicht dahinter — es prasselt in der Maschine, etwas zupft Morchen am Anzug,

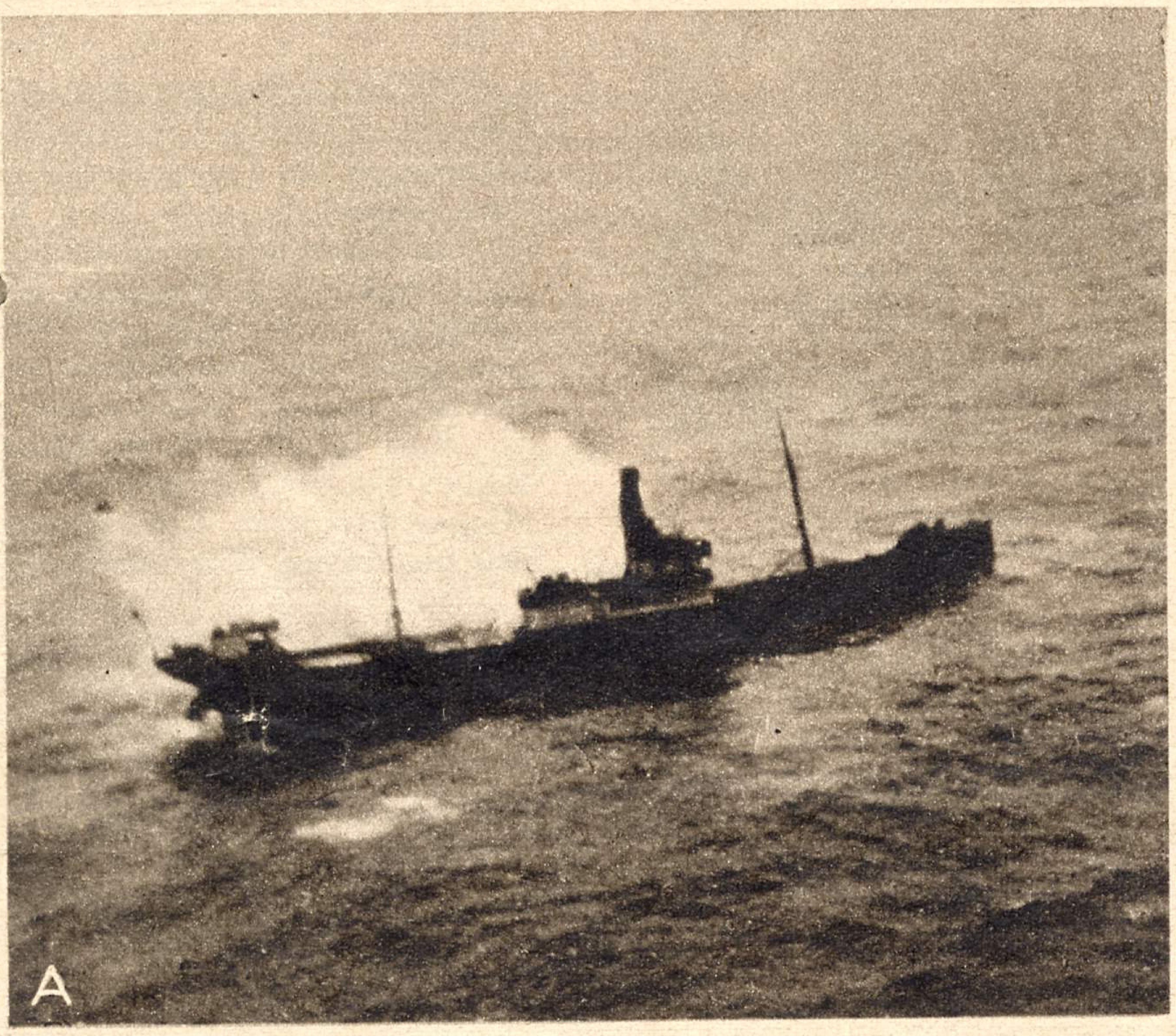
Fortsetzung auf Seite 596

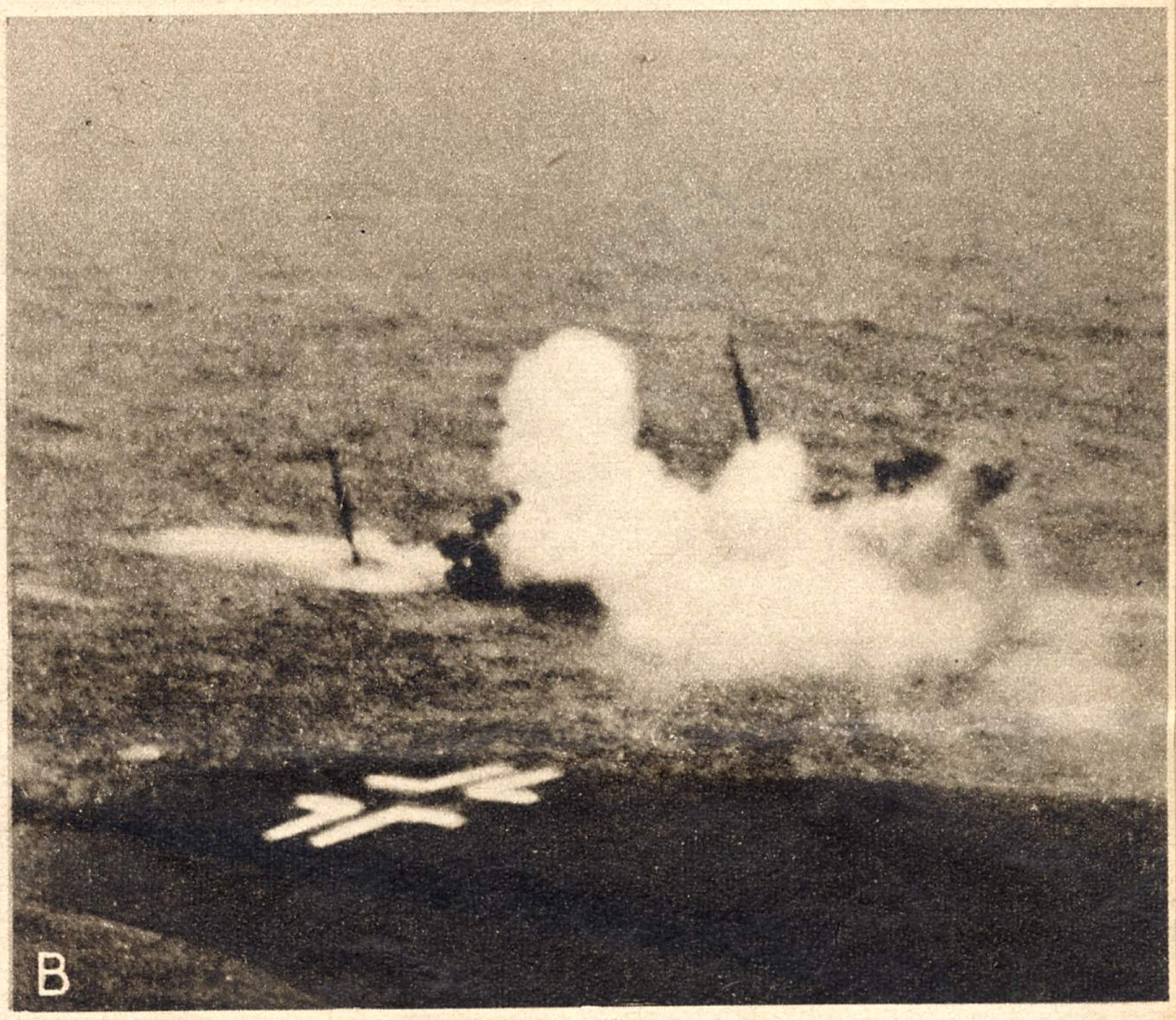
Volltreffer mittschiffs!

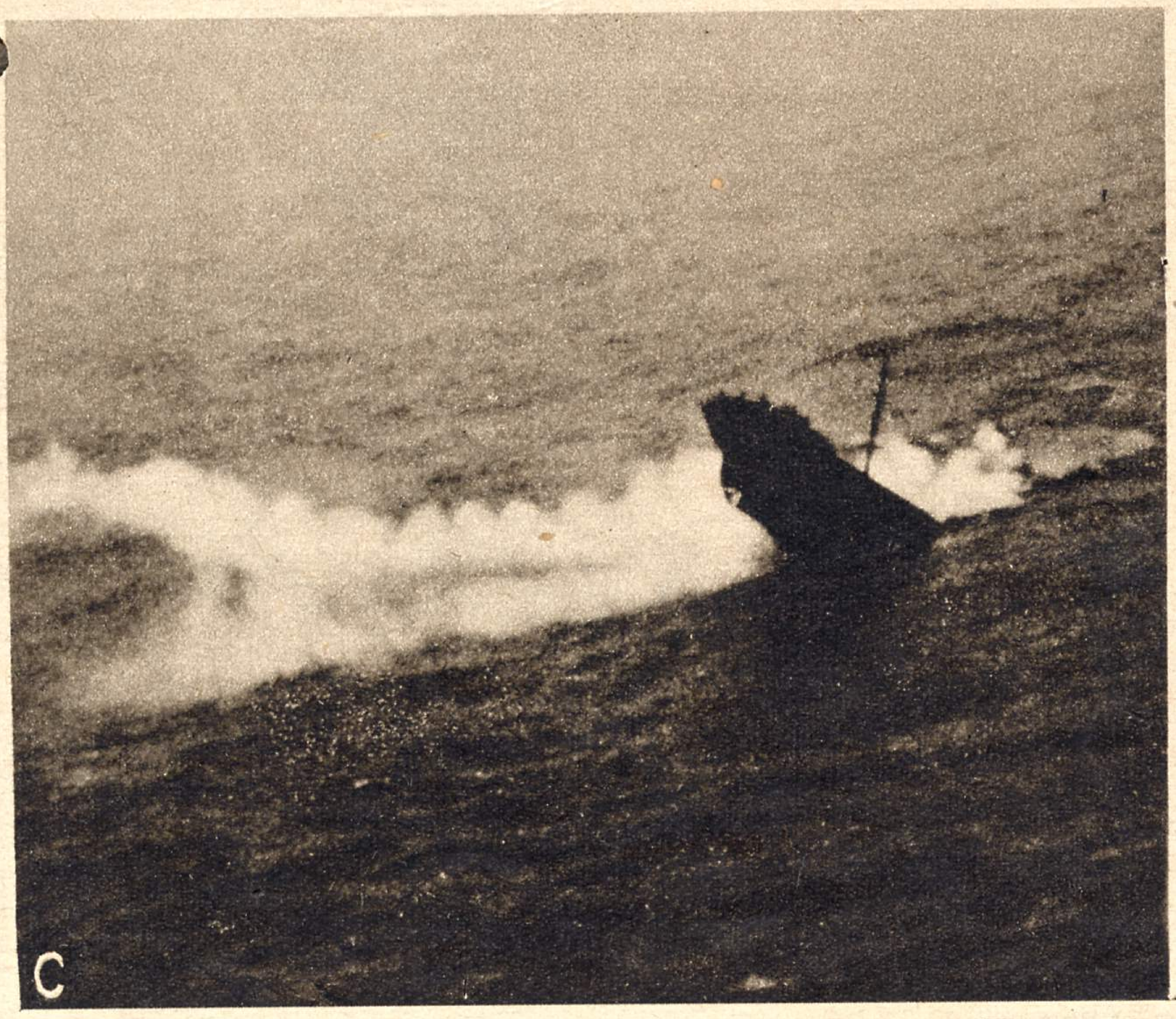
Die deutschen Kampfverbände beschränken sich nicht darauf, die kriegswichtigen Ziele auf der britischen Insel selbst anzugreifen. Auch der Seeverkehr von und nach Großbritannien liegt im Bombenfeuer unserer Kampfflieger



Eine Kette Kampfflugzeuge Heinkel He 111 überfliegt auf ihrer Streife einen Zip[fel] der britischen Küste









Nordwestlich von Irland hat ein Flugzeug der Kette, die sich geteilt hat, einen Dampfer entdeckt und angegriffen. Bild A zeigt die Wirkung unmittelbar nach dem Einschlag der Bombe. Das Schiff liegt gestoppt, anscheinend ist der Kessel oder das Hauptdampfrohr beschädigt. Das Vorschiff ist bereits im Absacken. Bild B: Der Dampfer ist schon so weit gesunken, daß nicht viel mehr als die Masten aus dem Wasser ragen. Das Eintauchen in die See bringt den Dampfkessel zur Explosion, die das Bild deutlich zeigt. Die Aufnahmen C und D ziehen den Schlußstrich unter die Tragödie. Während das Schiff, immer steiler werdend, über den Bug wegsackt, schießen von unten letzte Dampfwolken empor

Aufnahmen Luftwaffe (PBZ)

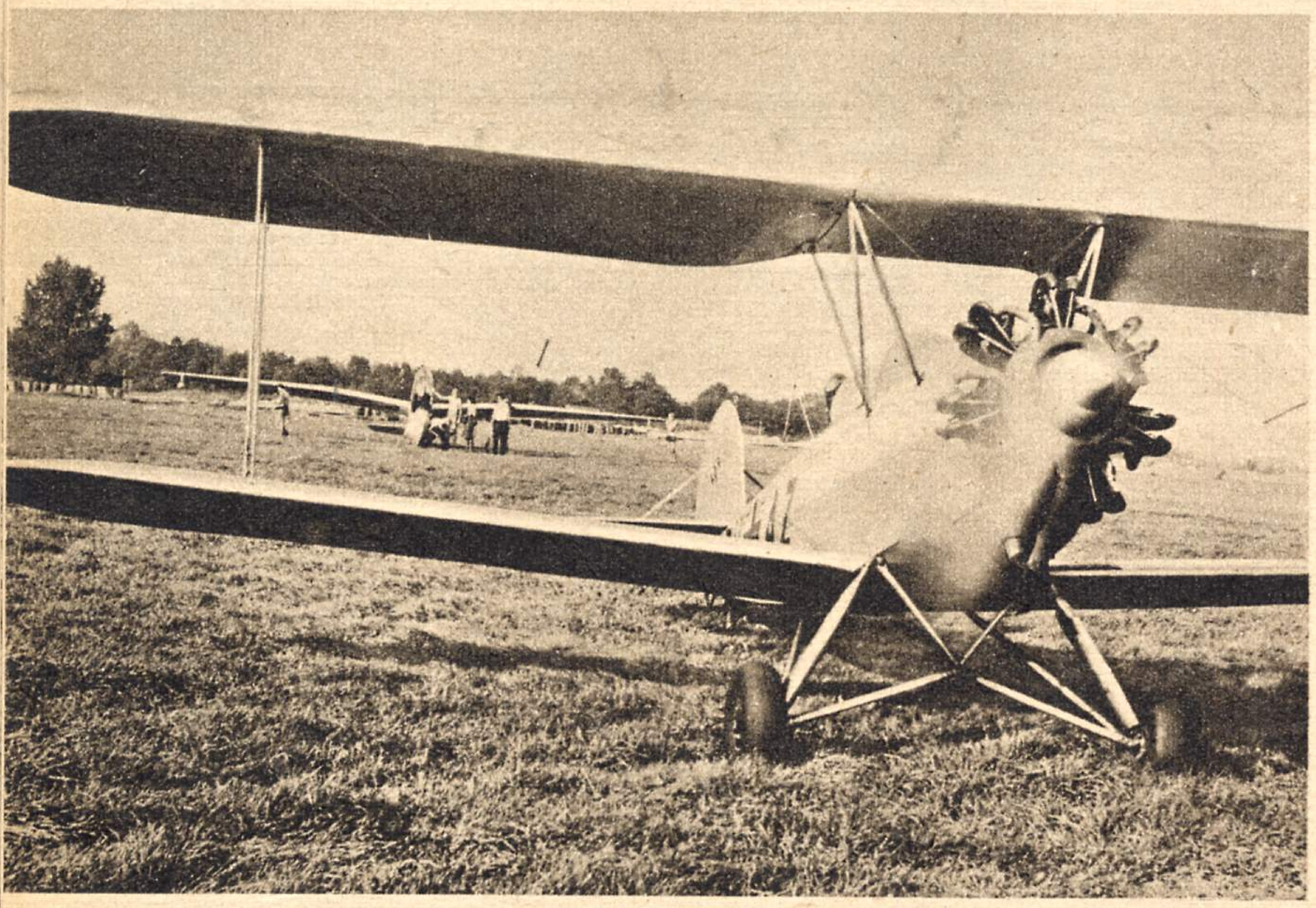
Zu Wasser

Ein neues

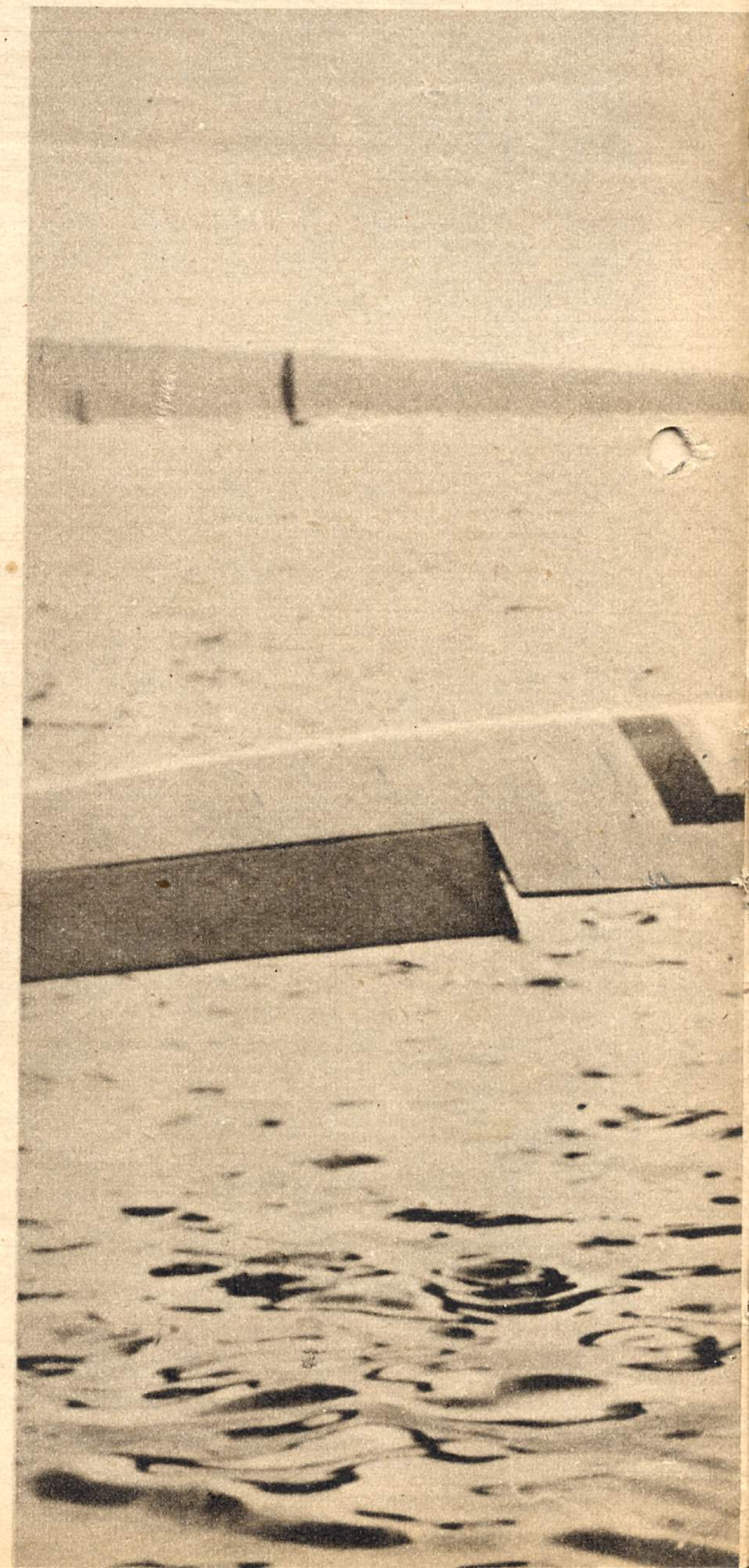


Die „Lufthansa", das neue Amphibium-Segelflugzeug, im Schlepp einer Motormaschine kurz nach dem Start. Dieses neue Baumuster, das sowohl vom Wasser als auch vom Lande aus gestartet werden kann, zeichnet sich durch besonders günstige Flugeigenschaften aus, die durch eine Reihe wesentlicher technischer Neuerungen bedingt sind

NSFK-Sturmführer Jachtmann, der vor einigen Jahren den Weltrekord für Doppelsitzer im Dauersegelflug aufstellte, hat jetzt in langwieriger Arbeit ein Amphibium-Segelflugzeug geschaffen, das vor kurzem einem geladenen Kreis von Gästen vorgeführt wurde. Hierzu hat er im Auftrag des Korpsführers des NS-Fliegerkorps, General der Flieger Friedrich Christiansen, eine besondere Windenschlepp-



Links: Kurz vor dem Start mit Motorschlepp. Im Vordergrund die Maschine, die das hinten sichtbare Segelflugzeug starten soll



Rechts: Jachtmanns Segelflugzeug, die „Lufthansa", fühlt sich auf dem Wasser ebenso zu Hause wie auf dem Lande. Auf diesem Bilde sehen wir die Maschine auf der Havel bei Berlin



Links: Seitenansicht des neuen Amphibium-Segelflugzeuges vom Baumuster „Jacht 71". Unter der rechten Tragfläche ist deutlich einer der beiden Stützschwimmer zu erkennen, die dem als Flugboot ausgebildeten Segelflugzeug auf dem Wasser den notwendigen Halt bieten sollen

und zu Lande

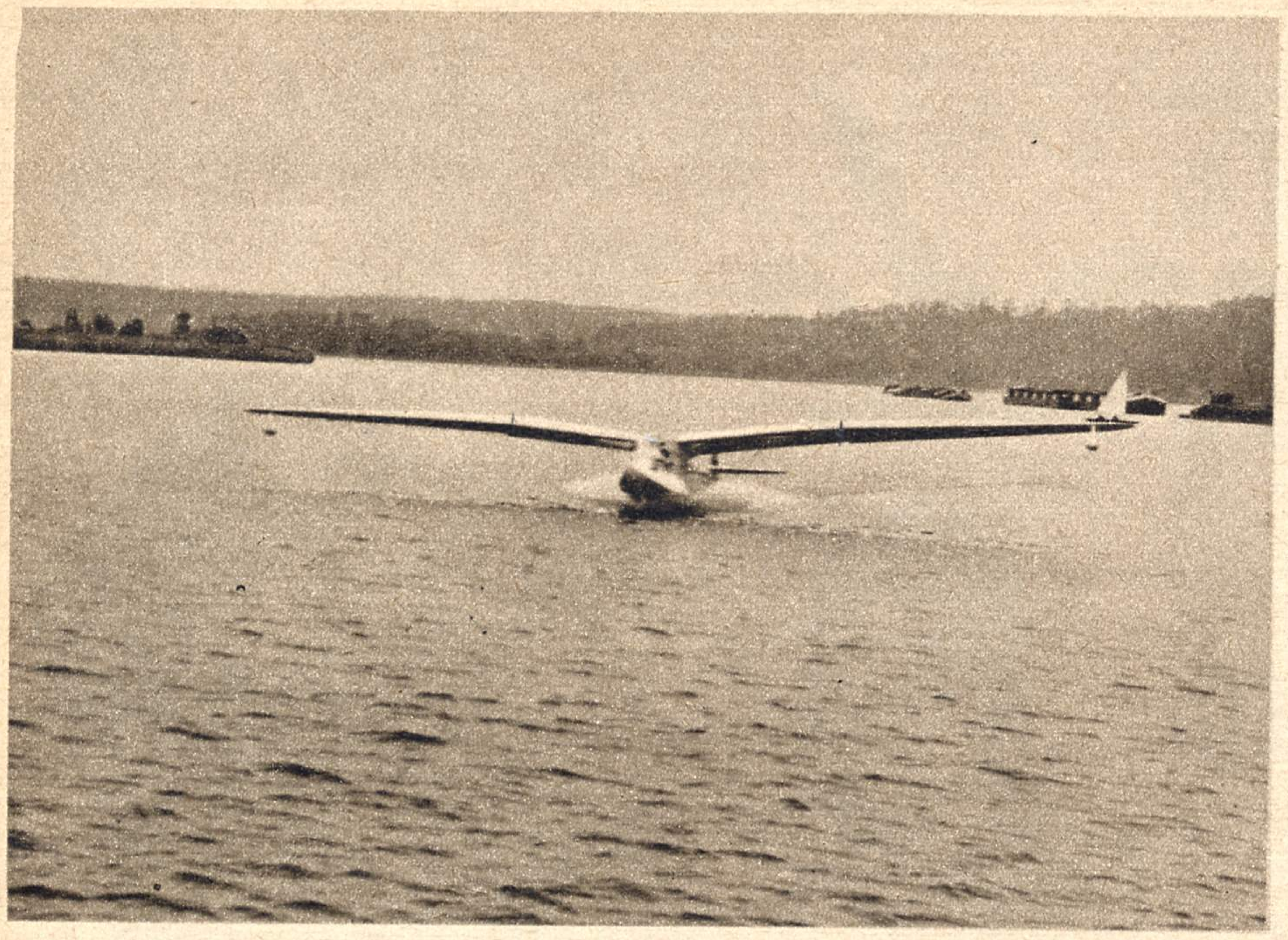
Amphibium=Segelflugzeug

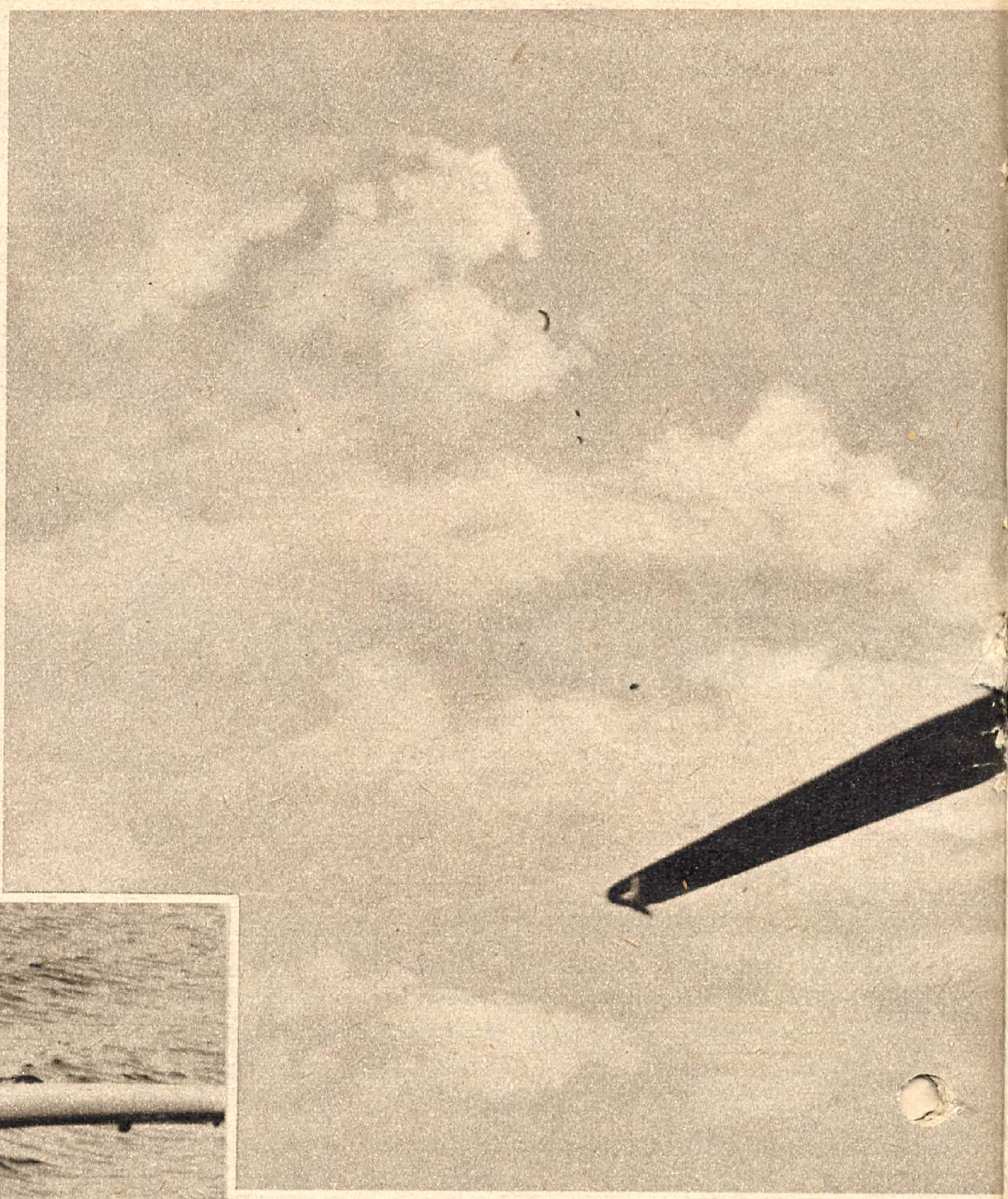
vorrichtung entwickelt, die eine schnelle und bequeme Abwicklung des Starts gewährleistet und damit einen wertvollen Beitrag zu der vom NS-Fliegerkorps getragenen segelfliegerischen Ausbildungsarbeit bedeutet. Die Vorführung dieses neuen Segelflugzeug-Baumusters ist ein eindringlicher Beweis dafür, daß auch während des Krieges der deutsche Luftsport weitergeführt wird, ja daß sogar neue wegweisende Typen entwickelt werden, die der segelfliegerischen Ausbildung neuen Möglichkeiten eröffnen

Rechts: NSFK-Sturmführer Jachtmann gibt vor dem Landstart seinem Schleppiloten die letzten Anweisungen



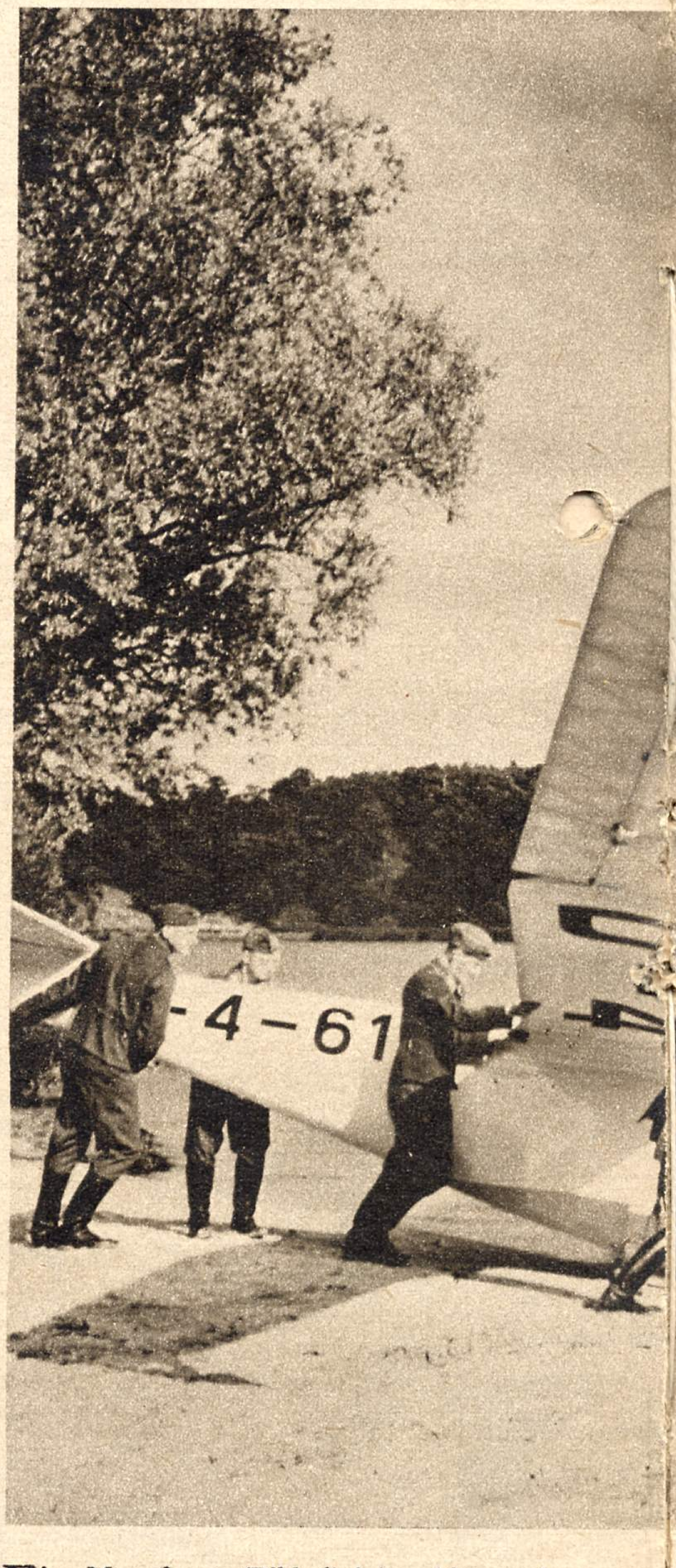






Links oben: Die „Lufthansa“ mitten im Wasserstart, der mit Hilfe der am Ufer aufgestellten Windenschleppvorrichtung erfolgt





Ein Motorboot (Bild links) schleppt das Amphibium-Segelflugzeug zum Startplatz, von dem es dann mit der Windenschleppvorrichtung in die Luft gebracht wird



Das Amphibium-Segelflugzeug hat ausgeklinkt und segelt jetzt frei im Luftraum, seinem eigentlichen Element — dem Meer der Winde und Wolken

Rechts: Segelboot und Segelflugzeug — zwei „Kameraden der Winde". Am Schleppseil vor dem Boot des Amphibium-Segelflugzeugs „Lufthansa" eines der zahlreichen Balsaholzklötzchen, die das Schleppseil schwimmbar machen



Aufnahmen NS-Fliegerkorps (Riehme)



Mit vereinten Kräften wird Jachtmanns Flugzeug zu Wasser gebracht. Das Bild läßt erkennen, wie der Flugzeugrumpf sowohl als Kiel wie als Kufe für den Start zu Wasser und zu Lande ausgebildet ist

Rechts: Nach der Landung. Notfalls muß der Flugzeugführer auch zum Wassersportler werden und zum Paddel greifen, um sein Boot an den Liegeplatz, ans Ufer zu bringen



Rechts: Gemeinschaftlich wird das Amphibium-Segelflugzeug, nachdem es seine Feuerprobe vor den sachverständigen Zuschauern bestanden hat, ans Ufer gezogen





Die Unterabteilung Luft der deutsch-französischen Waffenstillstandskommission tagt in einer Vollsitzung. Links die Mitglieder der deutschen Kommission, Gruppe Luftwaffe, rechts die französische Delegation

Waffenstillstandskommission Gruppe Luftwaffe



Der Leiter der deutschen Unterkommission Luft, General Förster

Das Kernstück des deutsch-französischen Waffenstillstandsvertrages bildet die Demobilmachung und Abrüstung sowie die Sicherstellung bzw. Auslieferung der Waffen, der Munition und der Kriegsgeräte der französischen Wehrmacht. Die Durchführung dieser und der sonstigen Vertragsbestimmungen ist die Aufgabe der deutschen Waffenstillstandskommission. Ende Juni trat sie in Wiesbaden zusammen, um in Verhandlungen mit der von der französischen Regierung bestimmten Abordnung die Einzelheiten der Durchführung festzulegen und zu überwachen.

Aus dem Anfang August im „Petit Dauphinois" veröffentlichten Memorandum des französisch-amerikanischen Komitees ging hervor, daß Frankreich seit September 1939 mehr als drei Millionen Mann mobilisierte und daß die Verluste während des Krieges auf annähernd 1,5 Millionen an Toten, Verwundeten und Gefangenen geschätzt werden. Frankreich verfügte demnach bei Abschluß des Waffenstillstandsvertrages noch über 1,5 Millionen Soldaten, die nach den Bestimmungen des Vertrages zu demobilisieren und abzurüsten waren. Berücksichtigt man diese Tatsachen, so kann man ermessen, welch gewaltige Aufgabe die deutsche Waffenstillstandskommission unter ihrem Vorsitzenden, General der Infanterie von Stülpnagel, zu leisten hat.

Zur Bewältigung dieser Arbeiten wurden Unterkommissionen des Heeres, der Kriegsmarine, der Luftwaffe und der Rüstungswirtschaft gebildet, in denen in den zurückliegenden Wochen und Monaten seit Zusammentritt der deutschen Waffenstillstandskommission der umfangreiche Fragenkomplex für die Durchführung des Waffenstillstandsvertrages geklärt und erledigt wurde, so daß heute die französische Abordnung genau weiß, wie deutscherseits die Durchführung des Vertrages gewünscht wird.

Das deutsche Volk aber kann versichert sein, daß die Arbeiten der deutschen Waffenstillstandskommission, über die aus naheliegenden Gründen zur Zeit noch keine Einzelheiten berichtet werden können, abseits von den weiteren Geschehnissen des durch den Machthunger englischer Plutokraten Deutschland und Italien aufgezwungenen Krieges den Bestimmungen des Vertrages entsprechend streng genau, aber gerecht zu Ende geführt werden.



Generalleutnant Förster (links) in einer Besprechung mit Oberst i. G. Ploch (rechts), und Major i. G. Knublauch

Aufn. Kern (3), Luftwaffe 1



Rechts sitzend General de Geffrier, Vorsitzender der französischen Unterkommission Luft, der kürzlich an die Stelle von General Mouchard getreten ist. Links Hauptmann Madré. Stehend in der Mitte Major Challes.

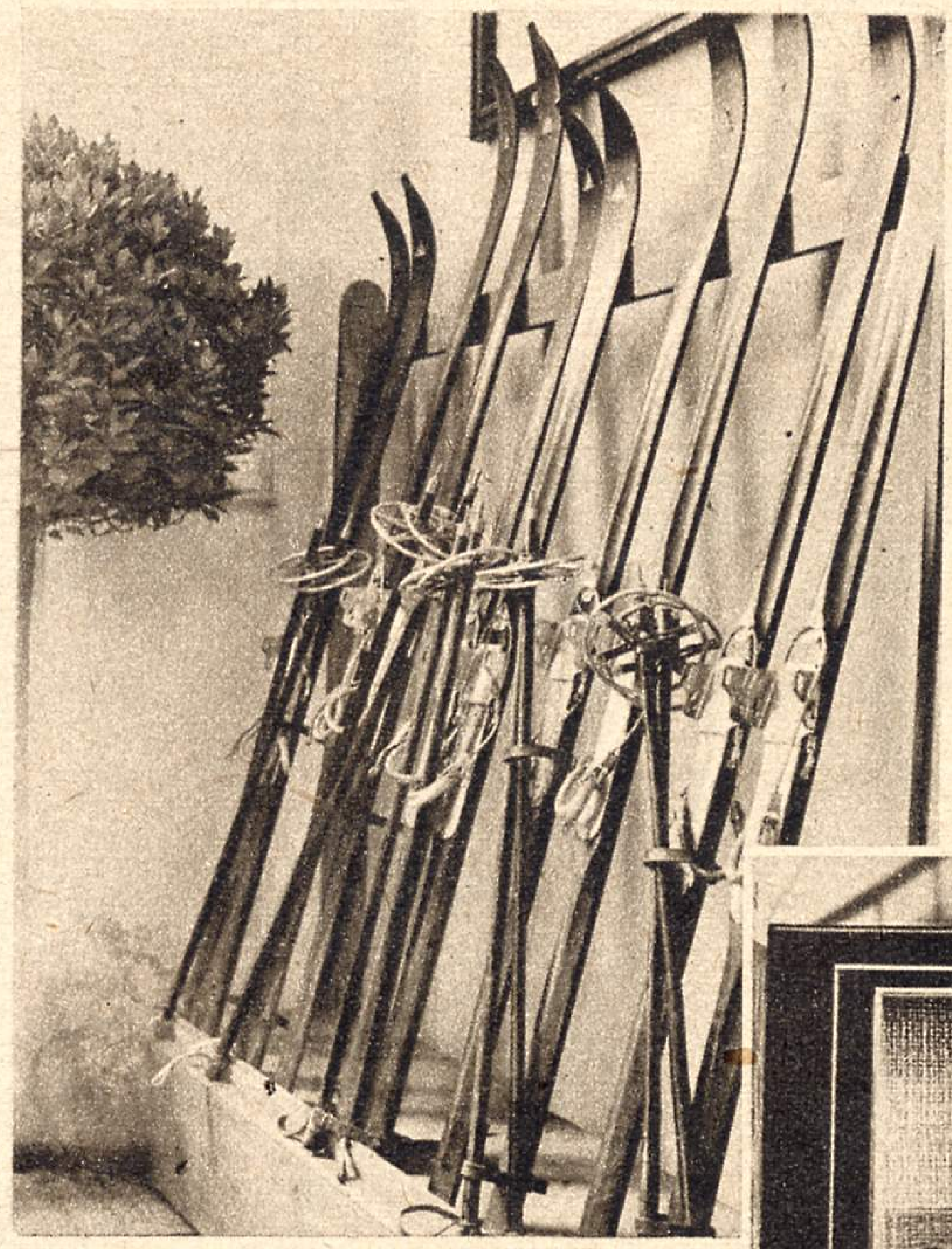


Das Bild veranschaulicht die handwerkliche Zuverlässigkeit bei den Arbeiten für die Basma-Manipulation.



Jeder kann nicht das zweisitzige Segelflugzeug gewinnen. Wer aber über solch einen Universal-Werkzeugschrank verfügt, wie dieser hier, der auch als Preis winkt, der bekommt vielleicht Lust, sich selbst so einen Segler der Lüfte zu bauen. Aber auch davon abgesehen ... wer braucht nicht fast täglich Handwerkszeug und ärgert sich, daß wieder dies und jenes Instrument fehlt?

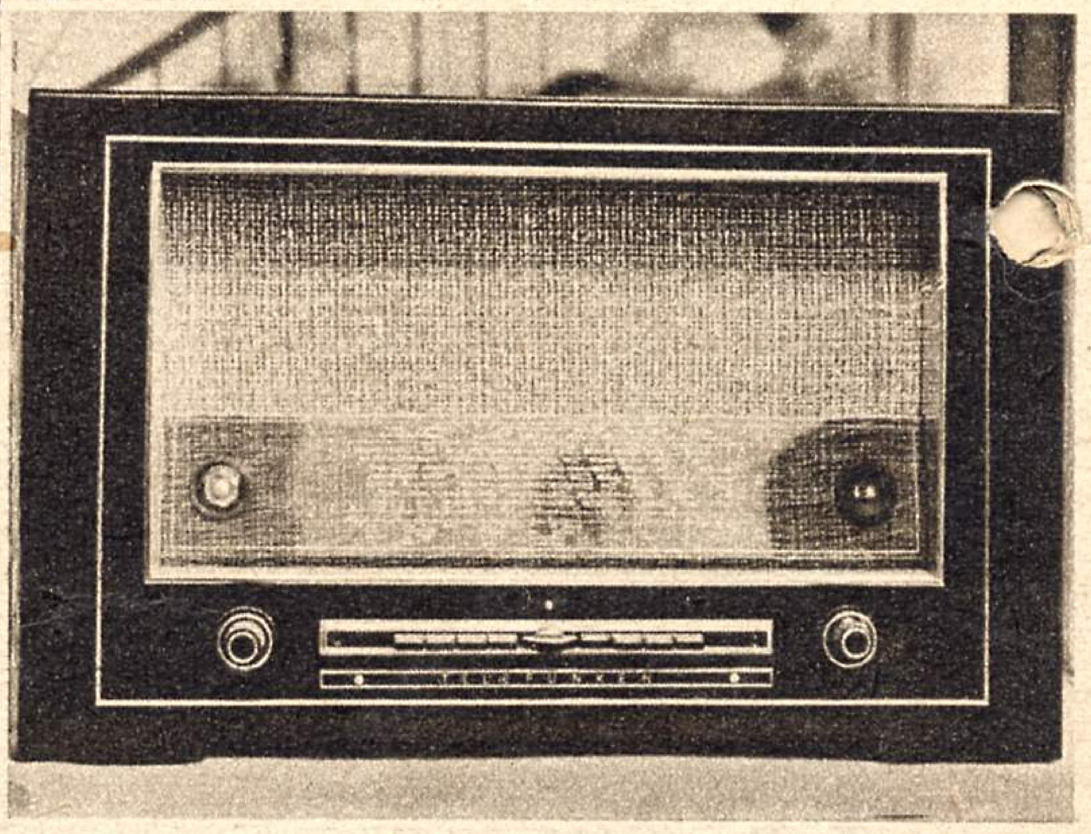
Nur noch



Erst einmal die Schneeschuhe mit zugehörigen Stöcken gewinnen! — Das Geld für eine Ferienfahrt in schönes Skigelände legt Vater dann schon auf den Weihnachtstisch

Der 20. November ist der letzte Einsendetag für das Adler-Preisausschreiben. Einsendungen, die ein späteres Postdatum tragen, können nicht mehr bewertet werden. Jetzt wird es höchste Zeit für alle, die sich noch nicht von ihrer Lösung trennen konnten. Durch die in-

Zum Bilde unten: Ohne einen Rundfunkapparat lebt der Mensch heute nur halb mit seiner Zeit. Ein Telefunken-Super, wie unser Bild rechts ihn zeigt, ist daher als „Adler"-Preis nicht zu verachten

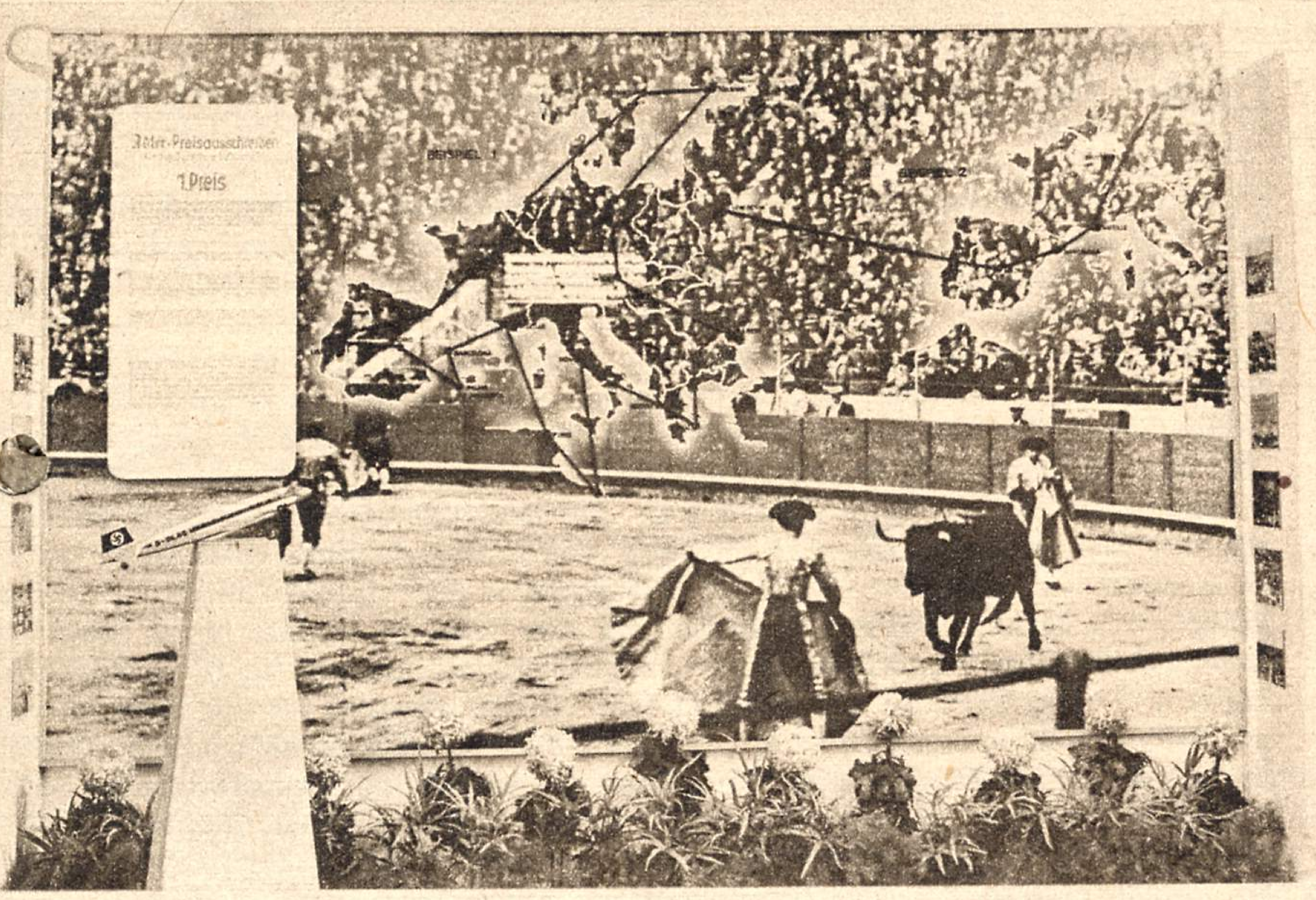


8 Tage!

teressanten Aufgaben und die verlockenden Preise ist die Beteiligung so außerordentlich stark, daß der Termin für den Einsendeschluß nicht verlängert werden kann. Neue Adler-Freunde, die bisher noch nichts von dem Preisausschreiben gewußt haben, tun daher gut daran, sich noch heute die Hefte Nr. 20 und 21 des Adler zu besorgen — noch ist es nicht zu spät! Aber merken: 20. November unwiderruflich letzter Einsendetag!

Zum Bilde unten: Als 1. Preis kann man sich unter anderem auch einen Rundflug wählen. Hoch in den Lüften nach fernen Landen mit all ihren Schönheiten und Eigenarten, wen könnte das nicht reizen!

Aufn. Scherl





Junge, Junge, nur noch acht Tage! — Nun aber ran! — Was ...? — Du weißt nicht ...? Na höre mal! Ein Junge unserer Tage weiß doch mit der deutschen Luftwaffe Bescheid. — Na, und kannst du mal tatsächlich nicht weiter, dann sei findig wie jene Kameraden in unserm Bild, die holen sich einfach bei den Soldaten Bescheid

Oberstleutn

erzählt se

III

Ein „Würstchen" hat sich verflogen

In diesem Augenblick sah ich eine Rata von rechts auf mich zukommen. Ich kurvte ihr entgegen. Aber allmählich wurde mir doch anders zumute. Denn von links stießen zwei weitere Ratas auf mich nieder, und als ich diesen auswich, bemerkte ich noch zwei Ratas, die es auf mich abgesehen hatten. Hier war für mich nichts mehr zu erben. Wie die Feuerwehr kurvte ich zwischen dem Gewimmel der feindlichen Maschinen abwärts. Sie saßen mir wie ein Schwarm Hummeln im Genick. Ich stieß in die Tiefe bis wenige Meter über dem Boden. Zwischen den Wäldern müssen sie mich verloren hab[illegible] Ich nahm ein tiefes Tal an, dessen allgemeine Richtung zur Front führte. Mit e[illegible] Affenfahrt raste ich in 10 m Höhe auf der Talsohle entlang. Mein einziger Gedanke galt dem Motor. Wenn der nur durchhielt. Als ich hoffen konnte, keine dieser Ratas mehr hinter mir zu haben, nahm ich den Gashebel etwas zurück, um den Motor zu schonen, und brauste in einem tollen Tiefflug über feindliches Gebiet zurück. Das Tal entlang führte eine breite Straße, und über dieser Straße überholte ich eine Lastwagenkolonne, die mit Soldaten vollgepfropft war. Ich drückte ganz an den Boden heran und huschte über die Brüder hinweg. Sie winkten mir fröhlich zu, hielten mich offenbar für einen eigenen Flieger. Hinterher mögen sie sich mächtig gewundert haben. Das Tal hat mich nicht im Stich gelassen. Es führte tatsächlich zur Front, zum Ebro zurück. Weit voraus öffnete es sich, und zwischen den Bergen sah ich in der Ferne bei Fraga den Ebro schimmern. Nun kamen noch die feindlichen Gräben. Hier konnte nur Frechheit helfen. Also tief heruntergerückt — die Stellungen lagen zum Greifen nahe unter mir —, über den Ebro weg — und ich war wieder über nationalem Gebiet. Ich habe aus den Stellungen nicht einen Schuß bekommen, wenigstens hat keiner mich getroffen. Als ich glücklich in Lasenia gelandet war, habe ich dann doch leicht aufgeatmet. Unteroffizier Jänisch, der aus weiter Ferne die Ratas hinter mir gesehen hatte, hatte für mich keinen Heller mehr gegeben. Leider werde ich den Abschuß des Martin-Bombers wohl nie bestätigt bekommen, denn der einzige Zeuge, das Öl an meiner Maschine, wird kaum ausreichen. Übrigens habe ich bei diesem Unternehmen von dem Bordschützen des Martin-Bombers einen Treffer in die Nabenkappe bekommen.

24. August: Wir waren, auf den Einsatzbefehl wartend, gemütlich und guter Dinge in Liegestühlen auf unserem Platz bei Saragossa. Die Luft war ruhig. Nirgends ließ sich das vertraute Geräusch startender und landender Flugzeuge hören. Plötzlich schwingt über den Bergen doch der summende Ton eines fernen Motors. Das Summen kommt näher, und plötzlich ruft einer: „Wenn das keine Rata ist!"

„Sie sind verrückt, wie kann eine Rata hierherkommen?" Jetzt sehe ich auch schon die Maschine, es ist tatsächlich eine Rata. Da sie offensichtlich landen



Oberstleutnant Mölders nach

...ant Mölders
...ein Leben

will, unternehmen wir zuerst nichts und sind dann doch leicht erstaunt, als der feindliche Flieger tatsächlich zur Landung ansetzt. Er schwebt aus, setzt auf, rollt und — „Mensch, das geht schief!" — stößt an ein Hindernis, stellt sich auf die Nase und macht einen vorbildlichen Überschlag. Schade, eine heile Rata wäre uns gerade recht gekommen. Wir hätten sie zu gern einmal geflogen. Wir alle hin, und zum Vorschein kommt ein junges Pilötlein. Wir führten den Burschen zu unserem Liegeplatz. Das ist ein richtiges Würstchen von einundzwanzig Jahren, aus dem leider nicht viel Neues herauszuholen ist. Es fehlt ihm noch an fliegerischer Erfahrung, da er erst seinen vierten Frontflug gemacht hat. Er ist Spanier und anscheinend gar nicht so sehr unglücklich, daß er in unsere Hände gefallen ist. In einem Luftkampf mit den Italienern hat er sich verflogen und glaubte, auf seinem eigenen Platz zu landen. Sein Pech wollte, daß es der unsrige war.

Ein nächtlicher Film um den „Feldwebel Lorenz"

30. August: Die feindlichen Flieger lassen sich nicht sehen. Und wenn sie es tun, äugen [illegible]mal kurz über die Front und verschwinden noch schneller, als sie gekommen sind. Bei Tage kriegen wir sie kaum mehr zu fassen. Seit gestern weht ein barbarischer Sturm. Im Tiefflug sind wir nach dem Gefechtslandeplatz Pomar geflogen. Über dem Gebirge war es derartig bockig, daß wir uns wiederholt die Birne anstießen. Der Sturm verstärkte sich derart, daß der letzte Start in Pomar mit den größten Schwierigkeiten verbunden war. Die Warte mußten uns beim Rollen helfen. In der Nacht auf heute hat der Sturm sich unseren eigenen Platz vorgenommen. Eine Transport-Ju hat er von der Verankerung losgerissen. Sie rollte rückwärts quer über den Platz, was eine Ju nicht tun sollte, und landete dann auf der anderen Seite in den Oliven. Dort lag schon eine He 45. Henze und einige Unteroffiziere sind schon draußen gewesen und haben die Zelte zusammengepackt. Das hat sich sehr gelohnt, denn der Ersten sind alle Zelte weggeflogen.

1. September: Das Wetter hat sich wieder beruhigt. Die Italiener hingen am Abend in dicken Trauben am Himmel. Mit vier Messerschmitts begleitete ich eine Dornier Do 17, die Aufklärung flog. Es lag etwas in der Luft. Und prompt sah ich um 18 Uhr im Nordosten sechs Martin-Bomber ankommen, die von zwei Rata-Staffeln begleitet waren. Wir riechen mal an die Ratas heran. Doch ehe ich auf Schußentfernung dran bin, schwirrt plötzlich der ganze Laden durcheinander. Die italienischen Fiats waren von vorn dazwischen gekommen.



...seinem letzten Luftsieg — Aufn. PK Grabler

3. September: Ein trauriger Tag. Auf Befehl der Heimat muß die Hälfte der Flugzeugführer uns verlassen und nach Hause. Auch mein guter „Katschmarek", Uffz. Jänisch, ist dabei. Es ist maßlos traurig. Wir stehen alle um den Omnibus herum und trinken die letzte Abschiedsflasche. Wenn man solange zusammengekämpft, Freude und Leid miteinander geteilt hat, dann ist die Trennung von guten Kameraden sehr schmerzlich. Wenn man es allerdings genau bedenkt, waren wir gar nicht so lange zusammen. Es sind nur wenige Monate; aber sie haben genügt, uns alle zu einer Kampfgemeinschaft zusammenzuschweißen, in der sich jeder auf jeden bedingungslos verlassen konnte.

5. September: Heute nacht hat sich wieder mal



der „Feldwebel Lorenz" gezeigt. Das ist der berüchtigte Nachtbomber, der in Mondscheinnächten die ganze Gegend beunruhigt. Den komischen Namen hat er aus irgendeinem Grunde von der Flak bekommen. Ich will dem Bruder mal ernsthaft auf den Leib rücken und richte einen kleinen Nachtklub ein, den ich nach Benicasim verlege, da der Feldwebel Lorenz sich in den letzten Nächten vorzugsweise bei Castellon gezeigt hat. Kurz vor Dunkelheit starten Goy und ich nach dem unmittelbar am Meer gelegenen Platz Benicasim. Ich ließ die spanische Flak benachrichtigen, daß zwei deutsche Messerschmitt-Jäger dem Lorenz ans Leder wollten. Ich starte um 22.30 Uhr in der Hoffnung, den dicken Feldwebel Lorenz anzutreffen. Nach mir startete Goy, aber auch er hatte kein Glück. Er soll übrigens doch dagewesen sein. Den Rest der Nacht schliefen wir in dem Flughafengebäude von Benicasim, in dem sich auch unser Kommando prächtig eingerichtet hatte. Nachdem ich mit der Pistole eine Ratte erlegt hatte, versuchte ich einzuschlafen. Aber es wurde nichts daraus, denn es wimmelte von Moskitos. Ich beneidete Goy, an dessen Pelle das Viehzeug nicht rangeht. Dafür hat es all seine Angriffe auf mich konzentriert. Leider bin ich für jegliches Ungeziefer ein begehrtes Objekt.

Von La Cenia holten wir anderntags Moskitonetze, gleich auch für unser Kommando in Benicasim. Der Feldwebel Trenkle bekam von mir zur Verwirtschaftung achthundert Peseten. Der Haufen hier ist mächtig in Ordnung. Auf einem behelfsmäßigen Herd wird auf einer noch behelfsmäßigeren Pfanne, bestehend aus einer dünnen Eisenblechscheibe, die mit einer Kneifzange gehalten wird, geröstetes Brot zubereitet.

Am späten Abend bekomme ich Besuch von zwei spanischen Kommandanten. Wir besprechen den Nachteinsatz.

Es wird eine herrliche Mondnacht. In 1000 m Höhe hänge ich mich nördlich Castellon an den Himmel und passe auf. Als meine Flugzeit um ist, ohne daß etwas geschah, tut Goy hinterher dasselbe, aber der Feldwebel Lorenz scheint Ausgang zu haben. Es rührt sich nichts in dieser Nacht. Gegen 2 Uhr fliegen wir bei klarem Mondschein an der Küste entlang nach La Cenia, wo es so hell ist, daß wir ohne Platzbeleuchtung glatt landen.

Nummer acht fällt

9. September: Heute hat es wieder mal hingehauen. Mit meiner Staffel flog ich über das Meer in den Angriffsraum und entdeckte eine Rata-Staffel, die aus Richtung Tarragona kam. Die Burschen haben jetzt eine neue Taktik. Sie fliegen in großen Bogen an die Front und nicht mehr so stur geradeaus wie früher. Ich pürsche mich an die hinterste heran und schoß über Flix eine Rata ab. Wahrscheinlich habe ich den Piloten getroffen, denn in ungesteuerten Bewegungen ging die Maschine steil abwärts. Unmittelbar danach sah ich, wie Unteroffizier Kiening mit einer weißen Rauchfahne auf die eigene Linie zudrückte. Ich setzte mich sofort hinter und über ihn, um ihm den Rücken zu decken. Es war aber kein feindlicher Schwanz mehr zu sehen. Später, als Kiening über den Linien war, sah ich 500 m unter mir kreisende Curtisse. Diese Rabauken schießen neuerdings immer von unten auf uns, indem sie senkrecht hochziehen und so schon mal einen Zufallstreffer landen, wie das bei Kiening der Fall war. Er landete ohne Bruch in der Nähe von Batea.

12. September: Heute ruht der Krieg, weil Hauptmann Handrick, Hauptmann Schellmann und der Kommandeur der Kampfflieger, Major Mehnert, nach Hause fliegen.

Bei der zweiten Staffel hat sich alles versammelt, was in der Legion Rang und Namen hat. Mit Heilrufen wird der Kommandeur empfangen, und nach einem kurzen Abschiedstrunk nähert sich der Festzug. Mit schauerlichen Weisen marschiert die Musikkapelle vorne weg, dann kommen Moros, spanische Mädchen, die Träger der Staffelabzeichen und schließlich die beiden Festwagen. Ein geschmückter Maultierkarren für Hauptmann Handrick und ein ebenso hergerichteter Wagen für Hauptmann Schellmann. Dazwischen läuft die Jolanthe der Stukas herum, ein niedlich geschmücktes Hausschwein. Alles brüllt vor Vergnügen. Die Flak schießt Salut und malt mit Sprengwölkchen den Buchstaben „H" in die Luft. Dann starten die Heimkehrer mit der Reise-Ju, und unter Begleitung von zwölf Messerschmitts verläßt Hauptmann Handrick nach mehr als einjährigem Aufenthalt den spanischen Boden. Wir anderen holen anschließend etwas Schlaf nach.

23. September: Als wir gegen 9 Uhr zum Platz kommen, erfahren wir bereits die erfreuliche Nachricht, daß der neue Kommandeur, Hauptmann Grabmann, zum Frühstück einen Martin-Bomber abgeschossen hat. (Der jetzige Oberstleutnant Grabmann, den auch schon das Ritterkreuz ziert.) Es ist sein erster Luftsieg, und wir freuen uns sehr, daß es gleich so ein fetter Brocken war. Ich starte mit der Staffel zur freien Jagd, und um 12 Uhr treffen wir an der Küste südlich Tarragona eine Rata-Staffel. Diese Ratas haben es auf eine italienische Staffel abgesehen, und wir wollen ihnen das Vergnügen ein wenig stören. Es gibt eine herrliche Burbelei. Die Burschen halten sich wacker und kneifen nicht aus, sondern greifen immer wieder an. In dem Zirkus nehme ich drei verschiedene Ratas unter Feuer. Bei einer glaube ich sicher zu sein, daß sie abtrudelte, aber ich kann keinen von den Kerlen länger verfolgen, da mir immer wieder andere in die Quere kommen, die ich unter Feuer nehmen muß. Gegen Schluß der Rauferei erwische ich aber doch noch ein einzelnes Häschen, komme unbemerkt hinter ihm und schieße ihm aus nächster Entfernung den Laden voll. Er kippt ab, trudelt einmal auf den Rücken und geht dann senkrecht zu Boden. Ich kann ihn in aller Ruhe verfolgen und sehe den Vogel in den Bergen bei Ginestar aufschlagen. Ellighausen hat den Abschuß beobachtet und ist mein Zeuge. Das war mein siebenter bestätigter Abschuß. Auch Goy und Unteroffizier März haben je einen abgeschossen, leider aber ohne Zeugen. Das hat uns nicht gehindert, den dreifachen Luftsieg abends zu feiern. In den nächsten Tagen gibt es einige Burbeleien, aber alle erfolglos. Meine Tätigkeit beschränkt sich darauf, wie eine Henne in der Gegend umherzufliegen und auf meine Küken aufzupassen. Ich habe neue Leute bekommen und muß sie erst an das richtige Sehen gewöhnen. Haben sie aber erst einmal die roten Punkte auf den Maschinen entdeckt, dann gehen sie ran wie Blücher, und dies leider manchmal etwas zu unbesonnen. Einem konnte ich noch gerade im letzten Moment eine Rata vom Rücken verjagen. Frischer Angriffsgeist ist gut und zu loben, aber er ist sinnlos, wenn er sich nicht mit Besonnenheit paart.

4. Oktober: Heute haben wir sie endlich wieder mal erwischt. An den Vortagen waren wir immer erst dann an die Front gekommen, wenn der Gegner gerade verschwunden war. In 5000 m sah ich fünf Martin-Bomber mit einer Begleitung von drei Staffeln Ratas ankommen. Leider waren die Burschen bis über 6000 m Höhe gestaffelt, so daß wir mächtig steigen mußten, ehe ich angreifen konnte. Es war nicht zu verhindern, daß sie uns vorher sahen, und die Überraschung war weg. Ich nahm mir den letzten vor, schoß und muß wohl gleich den Piloten verwundet haben, denn



Der damalige Hauptmann Mölders in Spanien — Aufn. Privat

die Maschine ging in die Kurve und fing an zu schwimmen. Ich kam noch einmal in gute Schußposition und feuerte mit meinen MG's eine zweite Garbe in die Rata. Sie fing bald an zu brennen und stürzte ab. Das war Nummer acht. Dann mußte ich mal kurz türmen, weil der ganze übrige Haufen hinter mir her war. Allinghausen beschäftigte sich freundlich mit der zweiten Rata-Staffel, so daß die Martin-Bomber, deren Jägerkameraden überall in Kämpfe verwickelt waren, fast allein flogen. So konnten der Kommandeur und Oberleutnant G., die als freie Rotte flogen, schön von oben herankommen und sich jeder einen holen. Die Martin des Oberleutnants hat wundervoll gebrannt und ging wie eine Fackel in die Tiefe. Daß er selbst dann einige Ratas im Kreuz hatte, das merkte er erst, als er einen Schuß durch die Schulter bekam. Er hat die Maschine noch sauber auf einen Notlandeplatz gesetzt und hat nun Gelegenheit, seinen ersten Abschuß einige Tage still beschaulich zu feiern.

Heute wurde der Staffel der spanische Kommandant Munos zugeteilt. Wir sollen ihn auf die Messerschmitt Me 109 umschulen. Ein prächtiger Kerl mit dem Schalk in den Augen, der als Flugzeugführer auf einer He enormen Schneid gezeigt hat.

Letzte Kämpfe und Heimkehr

15. Oktober: Ein richtiger Teufelstag. Mit einer Arado war ich früh von Saragossa nach La Cenia geflogen und dann nach 11 Uhr mit der Staffel und italienischen Savoyas gestartet. In 6000 m Höhe breitete sich eine geschlossene Cirren-Schicht aus, die gute Sicht nach oben gewährleistete. Gegen 12 Uhr kamen uns zwei Staffeln Ratas aus diesem Wolkennest entgegen. Wir waren erst 4800 m hoch und stiegen auf die feindlichen Jäger zu, die unstreitig die günstigere Angriffsposition hatten. Sie griffen Lipperts Kette von oben an, trafen aber glücklicherweise nicht.

Ich schoß sofort in einer Kurve hinter die erste Rata-Staffel, setzte mich hinter den letzten Vogel und schoß ihm alle MG's sauber in den Bauch. Unteroffizier März, der hinter mir flog, beobachtete den Aufschlag westlich La Figuera. Kurze Zeit später erwischte ich in dieser Massenburbelei wieder eine Rata, die von unten heraufschoß. Ich ging bis auf 50 m an meine Rata heran und feuerte. Daß sie sich im Feuer auf den Rücken legte und so mal ein anderes Ziel bot als das gewohnte, war nett. Ich habe es voll ausgenutzt. Mit einem riesigen Aufschlagbrand knallte die Rata am Westhang der Sierra de Montsant auf. Noch eine halbe Stunde lang war die Rauchsäule zu sehen.

17. Oktober: Heute bin ich sechs Monate in Spanien. Am Abend rief mich Oberstleutnant Plocher vom Stabe an und beglückwünschte mich zum Hauptmann. Das war eine große Freude. Wir haben den Hauptmann mit der ganzen Staffel gefeiert. Es folgten ruhige Tage mit Sturm und Besuchen bei den italienischen Waffengefährten. In der Luft ist nichts los. Aber am 30. wird das Wetter endlich besser, und am 31. Oktober geht der Krieg in voller Frische wieder los. Wir haben einen Früheinsatz zur Begleitung der Kampfflieger und treffen drei Staffeln Ratas. Unter ihnen sind einige unbekannte Maschinen, die ich jetzt einwandfrei als einen neuen Curtis-Typ ausmachen kann. Sie haben Doppelsternmotor, sind schlanker als die alte dicke Rata und sehen der Me 109 sehr ähnlich. Ich greife die unterste Staffel an, muß aber lange hinterher fahren, ehe wir herankommen. Schließlich greife ich mir einen. Er geht nach links unten weg. Ich hinterher und schieße ihm, schon fast im Sturzflug, einiges in den Laden, bis er anfängt zu trudeln und abstürzt.

Meine Kameraden haben einen Fallschirm gesehen, er wird wohl von meiner Rata gewesen sein. Ich kann sie nicht weiter verfolgen, muß mich vielmehr ganz auf den Luftraum konzentrieren, wo inzwischen zwei neue Rata-Staffeln in dem Zirkus aufgetreten sind. Es ereignet sich aber nichts mehr, bis ich zehn Minuten später mit Rossival etwas weiter in das feindliche Gebiet hineinfliege. Zwei einzelne Ratas haben das Unglück, uns über den Weg zu laufen. Ich komme sauber hinter die letzte und schieße. Schon nach einem kurzen Feuerstoß fängt der Vogel an zu brennen, um dann als Fackel nach unten zu gehen. Freudig wackelnd komme ich über den Platz, es war mal wieder ein schöner Erfolg. Neben dem bereits erwähnten Kommandanten Munos sind noch zwei spanische Kapitans, Murcia und Garcia, zu mir gestoßen. Nette Kerle, die auch auf die Messerschmitt 109 umschulen sollen. Sie stellen sich geschickt an und haben gutes fliegerisches Gefühl. Spanisches Bodenpersonal soll auch noch kommen.

1. Dezember 1938. Es geht nun bald wieder in die Heimat. Mein Nachfolger ist bereits eingetroffen, mein alter Freund v. Bonin. Ich freue mich mächtig, daß gerade er meine Staffel übernehmen wird. Mit einigen Herren habe ich noch einen kurzen Urlaub verbracht und Sevilla, Tetuan, Cordoba, Granada, Malaga, Gibraltar und Cadiz gesehen. Man könnte ein Buch schreiben, so schön war es. Aber jetzt ist meine Zeit abgelaufen. Am 6. Dezember geht meine Maschine nach „Alemania".

So weit mein spanisches Tagebuch. Wenn ich heute an den Spanienkrieg zurückdenke, dann tue ich es mit einer gewissen Wehmut. Es war eine herrliche Zeit, die mir unerhörte Erfolge gebracht hat. In dreieinhalb Monaten Tätigkeit als Jagdflieger konnte ich vierzehn anerkannte Abschüsse buchen.

Fortsetzung folgt

Wie sie das Ritterkreuz erwarben



Oberstleutnant Kosch — Major Falck — Hauptmann Makrocki — Oberleutnant Rößiger — Oberleutnant Schürmeyer

Aufn. Scherl (*)

Oberstleutnant Kosch hat seit Ausbruch des Krieges seine Kampfgruppe von Erfolg zu Erfolg geführt und seinen Besatzungen stets ein leuchtendes Beispiel mannhaften Mutes gegeben. Er kann auf verschiedene erfolgreiche Einsätze in Frankreich zurückblicken, bei denen seine Gruppe am Boden 80 feindliche Flugzeuge zerstören konnte. Bei den Angriffen gegen England hat sich Oberstleutnant Kosch gleichfalls hervorgetan. Bei einem Angriff auf London gelang es ihm, trotz zwei Schultersteckschüssen und einem Kopfstreifschuß, sein stark beschädigtes Flugzeug bei stärksten feindlichen Jagdangriffen nach Ausführung seines Auftrags wieder im Heimathafen zu landen.

*

Major Falck ist als Kommodore durch seine unbändige Einsatzfreudigkeit und seine ungestüme kämpferische Haltung seinen Besatzungen ein Vorbild, dem sie freudig nacheiferten. Trotz der Kürze seines Bestehens konnte das Geschwader des Major Falck bereits eine ganze Reihe von Luftsiegen erringen. Diese Erfolge sind das Verdienst der starken, geschickten und entschlußfreudigen Führung durch den jungen Geschwaderkommodore, der selbst bereits achtmal Sieger im Luftkampf war und sich in allen Lagen hervorragend bewährt hat.

*

Hauptmann Makrocki hat seine Zerstörergruppe in beispielhaftem Draufgängertum von Erfolg zu Erfolg geführt. Seine Gruppe konnte bereits 115 Luftsiege erringen und hat außerdem zwei Sperrballone abgeschossen sowie 33 Flugzeuge am Boden zerstört. Hauptmann Makrocki als Kommandeur ist selbst neunmal Sieger im Luftkampf gewes·n, hat einen Sperrballon abgeschossen und 9 Flugzeuge am Boden vernichtet.

*

Oberleutnant Rößiger hat sich als Staffelkapitän ausgezeichnet und konnte einen Erfolg von ganz außergewöhnlichem Ausmaß erzielen. Er führte einen Angriff auf ein englisches Flugzeugwerk durch und erzielte mehrere Volltreffer in den ausgedehnten Montagehallen des Werks, die die Zerstörung und Vernichtung eines der wichtigsten Werke der feindlichen Flugzeugindustrie herbeiführten.

*

Oberleutnant Schürmeyer hat als Flugzeugführer und Staffelkapitän einer Aufklärungsgruppe Ausgezeichnetes für die Vorbereitung und Durchführung der Kampfhandlungen in Polen, Norwegen, Holland-Belgien, Frankreich und England geleistet. Trotz stärkster feindlicher Abwehr und unter schwierigsten Wetterverhältnissen hat er seine Fernflüge durchgeführt und der Führung Aufklärungsergebnisse von entscheidender Bedeutung bringen können.

Das Schlauchboot der Sunderland

Fortsetzung von Seite 580

noch einmal, verflucht, verflucht! Es splittert und knackt, ins Funkgerät neben ihm fährt ein Schlag. Die Beplankung der linken Fläche zeigt große Risse, immer neue klaffen auf, und aus dem linken Motor fährt eine schwarze Qualmwolke. Verdammt nochmal — endlich dreht der Tommy ab. Aber schon sind wieder zwei der Angreifer heran, kurven ein. Arrrrrr — im Feuer der beiden MG-Schützen dreht wieder einer nach dem anderen ab, aber der Dritte — der Dritte — verfluchter Hund! — des Dritten großkalibrige Garbe faßt sie — wieder das ekelhafte Splittern und Knacken in der Maschine — schieß, Regierungsrat, schieß doch, Mensch!

Der Meteorologe schießt nicht mehr, er wird nie mehr schießen. Während der Engländer, der fast auf Rammentfernung an die deutsche Maschine herangekommen ist, sie im toten Winkel überspringt, wagt der Unteroffizier einen Blick nach dem Regierungsrat. Der ist hinter seinem MG zusammengesackt, und Luiber, der Bordwart, Luiber kniet unten in der Wanne und hebt den blutenden Unterarm mit der gesunden Linken hoch.

Die Engländer sind nicht mehr zu sehen. Oberleutnant Parse setzt zur Landung an. Es gibt jetzt nur noch eins: das Schlauchboot. Die Kanzel hat zahllose Durchschüsse, das Armaturenbrett ist ein Haufen von Scherben, und eben hat der Uffz. Luiber gemeldet, daß das Fahrwerk herausgefallen ist. Auch das noch. Also Wasserlandung mit ausgefahrenem Fahrwerk. Der Oberleutnant weiß genau, hier gibt es nur zwei Möglichkeiten. Entweder brechen die Laufräder beim Eintauchen ins Wasser ab, dann ist es gut. Oder sie halten, und es gibt einen Überschlag. Ob sie dann noch Zeit haben werden, das Flugzeug durch die Wanne zu verlassen? Und Luiber, der Verwundete, muß auch mit raus und das Schlauchboot. Der Teufel soll mich holen, knirscht der Oberleutnant zwischen zusammengebissenen Zähnen, es darf keinen Überschlag geben.

Es schwebt jetzt gerade über dem Wasserspiegel. Der Seegang ist nur mäßig. Parse nimmt die Maschine flacher, er hungert sie aus, zieht die Steuersäule an den Bauch, so daß sie ganz von Fahrt kommt. Mit tief geführtem Schwanz will er sie aufs Wasser klatschen lassen.

Es ist soweit. Längst laufen die Motoren leer, die Zündung ist herausgenommen. Ein ungeheurer Schwall ergießt sich über die Bugkante, durch viele Schußlöcher spritzt die See herein. — Vorn übergebeugt, die Hände um die Griffe der Steuersäule geklammert, in höchster Spannung, sitzt der Flugzeugführer. Jetzt muß die Maschine auf die Nase gehen, es ist gar nicht anders möglich. Aber da spürt er, wie der Widerstand unter dem in einer Wolke von Gischt dahinschießenden Flugzeug nachläßt, und blitzschnell erfaßt er, was geschehen ist. Die Laufräder, die durch Zerstörung des Ausfahrmechanismus herausgefallen waren, sind nicht eingerastet und haben sich unter dem Wasserdruck nach hinten gelegt. Jetzt hat er wieder etwas Sicht. In zahllosen Rinnsalen läuft das Wasser von der Verglasung ab. Mit überwachen Sinnen nimmt Parse die plötzliche Stille wahr, die durch das Plätschern der Wogen an seinem Flugzeug kaum gestört wird.

„Raus, Morchen, Reinboldt! Schlauchboot klarmachen!"

Mit einem Ruck hat Parse die Anschnallgurte gelöst, den Fallschirm abgelegt. Er hastet nach hinten. Morchen hat den Windschutz bereits abgeworfen und hilft dem verwundeten Luiber nach oben zu der Öffnung. Ein Blick auf Reinboldt zeigt dem Flugzeugführer, das hier nicht mehr zu helfen ist. Im Wasser stehend, das den Rumpf bereits zur Hälfte ausfüllt, wuchtet der Oberleutnant seinen Bordwart nach oben, wo Morchen ihn in Empfang nimmt.

Jetzt das Schlauchboot. Wüßte Parse nicht genau, wo es liegt, er hätte es im Wasser kaum gefunden. Verdammt schwer, solch Gummipaket. Mit aller Kraft stemmt er es hoch, der Funker nimmt es ihm ab. Ein Klimmzug auf den Sitz des Heckschützen, ein zweiter, und der letzte Mann ist außenbords. Der Unteroffizier Morchen kauert mit Luiber, den er festhalten muß, auf der Tragfläche. Parse macht das Boot klar. Das Flugzeug sinkt Zoll für Zoll tiefer.

„Blas Luibers Schwimmweste auf, Morchen!"

„Jawohl, Herr Oberleutnant! Herr Oberleutnant, die Engländer kommen wieder!"

Motorengedröhn, schnell näher kommend. Und gleich wieder das gemeine Knattern vieler Maschinengewehre.

„Hunde, verfluchte!"

Wieder das Einschlagen der Geschosse in die Maschine. Aufspritzen der Garben in der See. Luiber in Morchens Armen zuckt zusammen. Die Briten machen Scheibenschießen. Feine Sache das, wenn die Germans nicht zurückschießen können. Hat man nicht alle Tage. Das muß ausgenutzt werden.

Endlich, nach einiger Ewigkeit, die doch kaum länger als eine Minute gedauert hat, fliegen die Engländer weg. Es ist höchste Zeit, in das Schlauchboot zu gehen. Sie stehen schon im Wasser, das Flugzeug muß jeden Augenblick wegsacken. Parse steigt als erster ein, Morchen läßt den verwundeten Kameraden in seine Arme gleiten und rutscht dann selbst nach. Jetzt weg von der Maschine.

Der Oberleutnant verbindet Luiber, der stark blutet. Mit seiner Kravatte bindet er den Arm ab. Luiber hat es bei dem letzten feigen Angriff der Engländer noch einmal erwischt. Im Rücken.

Morchen sagt: „Herr Oberleutnant, das Boot hält die Luft nicht, ist überall durchschossen."

Ein Fluch ist die Antwort, und dann macht sich Parse daran, die Schußlöcher zu dichten. Abwechselnd pumpt Morchen mit dem Blasebalg und paddelt. Dann nähert sich wieder Motorengeräusch. Ein unförmig dickes Flugzeug kommt im Tiefflug heran, umschwärmt von drei Jägern. Eine „Sunderland", ein Riesenkasten von Flugboot. „So ein Mist!" sagt der Oberleutnant und richtet sich auf. „Der fischt uns jetzt auf, und dann geht's zu John Bull hinterm Stacheldraht."

Morchen pumpt unentwegt, aber es hilft nichts. Der Schwimmkörper wird immer weicher. Die vier Engländer umkreisen die Schiffbrüchigen, schwerfällig und langsam das Flugboot, elegant und schnell die drei Hurricanes. Ob es die gleichen sind wie vorhin? Sie schießen nicht mehr, und jetzt — „was machen die denn?" — fällt etwas aus dem Flugboot, klatscht aufs Wasser, tanzt auf den Wellen.

„Na so was!" sagt Morchen erstaunt. „Ein neues Schlauchboot."

„Das nehmen wir, Morchen, besser als unser zerschossenes ist es allemal.“ „Die Engländer hauen ab.“ „Werden schon wiederkommen.“
Sie paddeln zu dem englischen Schlauchboot und steigen um. Ihr altes Boot fiel zusammen, wie ein angestochener Kinderballon. Den Notproviant konnten sie noch übernehmen und den Trinkwasserbehälter. Er war merkwürdig leicht. „Herr Oberleutnant, das Trinkwasser ist ausgelaufen. Behälter durchschossen.“
„Die Proviantbüchse auch. Alles durchweicht.“
Der Verwundete hatte Durst. Sie konnten ihm nichts geben. Jetzt, da feststand, daß kein Trinkwasser da war, machte sich der Durst auch bei den Gesunden bemerkbar. Luiber lag ausgestreckt im Boot. Der Oberleutnant kniete vorn und paddelte, der Unteroffizier hinten.
„Morchen, jetzt geht's mit fünf Sachen die Stunde Richtung Heimat.“ „Jawoll, Herr Oberleutnant, nur mal weg hier aus der Gegend, daß der Tommy uns nicht findet.“ „Klar Mensch, und ein Glück, daß ich den Marschkompaß mithabe.“ „Wie weit sind wir wohl von der französischen Küste weg, Herr Oberleutnant?“
„Lieber Freund, das merken Sie schon noch, wenn wir erst da sind. Jetzt sollen Sie sich nicht mit solchen Wissenschaften beschweren.“
„Ob wir vielleicht wieder ein Fischerboot treffen?“
„Das hoff' ich stark. Kommen Sie, wir wollen die Plätze wechseln. Ich werde sonst einseitig. Wie geht's, Luiber?“ Der Verwundete versuchte sich auf der gesunden Linken aufzurichten. Parse drückte ihn zurück. „Prima, Herr Oberleutnant. So kann ich's noch 'n paar Stunden aushalten.“ Paar Stunden! Der Oberleutnant blickt weg, nahm Morchens Platz am Heck ein. Paar Stunden! Lieber Junge, wenn du wüßtest, wieviel Stunden.
Der Wind frischte auf und brachte stärkeren Seegang. Es ging auf den Abend. Mit dem Winde kamen tiefziehende Wolken.
„Luiber, bald kriegen Sie zu trinken, es gibt Regen.“
Die Regenböen, die bald in kurzer Folge über sie hinwegschütteten, wären unter anderen Umständen unangenehm gewesen. Sie begrüßten sie dankbar, konnten sie doch nun dem Kameraden Wasser geben. Am Boden des Bootes sammelte sich mehr als genug.
Die Nacht brach herein. Die Engländer waren nicht wiedergekommen. Diese Gefahr schien gebannt. Was blieb, war der Kampf mit den Elementen. Unermüdlich paddelten Parse und Morchen die Nacht hindurch, durch Regen und Wind, in einem Seegang, der sie immer wieder mit Gischt übersprühte. Es war schon gleich, durchnäßt waren sie ohnedies. Mit dem Gleichtakt von Maschinen tauchten sie die Paddel ein, zogen durch, tauchten sie wieder ein.
„Morchen, wie wär's mit drei Spiegeleiern?“
„Mit Speck, Herr Oberleutnant?“
„Klar Mensch, und 'n kleines Helles dazu.“
„Ach, ich weiß nicht, Herr Oberleutnant, 'n Grog wär' mir eigentlich lieber — von Rum.“
„Da haben Sie wieder recht. Und dann ins Bett.“
„Nee, Herr Oberleutnant, noch zwei Grog, und dann ins Bett.“ „Alter Lüftling!“
Die Nacht verrann. Im Osten begann es zu tagen. Jeder der beiden hoffte inbrünstig, mit Hellwerden ein Fahrzeug zu sichten, das sie aufnähme. Aber keiner sprach davon. Morchen wußte nicht, daß es anders für sie keine Rettung gab. Er glaubte noch, sie könnten bis zum Festlande paddeln. Der Oberleutnant ließ ihn dabei. Der weite Horizont ringsum war leer. Kein Schiff.
Es wurde Tag, die Sonne ging auf, stieg zum Scheitelpunkt, spendete herrliche Wärme. Zum völligen Trocknen der Kleider reichte sie nicht. Kein Schiff zu sehen.
Sie paddelten jetzt schon nicht mehr durch, mußten längere Pausen einlegen. Hunger, Durst und Müdigkeit taten das ihre. Etwas aufgeweichte Schokolade war alles, was sie hatten. Ein Glück, daß der Verwundete schlief.
Es wurde Abend — kein Schiff im weiten Umkreis — und es wurde wieder Nacht. Das Schlauchboot verlor Luft.
Jetzt konnte nur einer paddeln, der andere mußte nachpumpen. Jede Nacht hat ihr Ende, auch die längste, und diese zweite Nacht war eine Ewigkeit.
Als am anderen Morgen der Rand der Sonnenscheibe leuchtend aus dem Meere stieg, eine rote Strahlenbahn aufs Wasser legend bis zu den Schiffbrüchigen, rief Morchen und hörte auf, den Blasebalg zu bedienen: „Ein Schiff, ein Schiff.“ Der Oberleutnant hatte bereits das Paddel weggelegt, schob eine Leuchtpatrone in die Pistole und schoß rot. In geringer Entfernung, es mochten zwei Kilometer sein, fuhr ein Fischkutter vorbei. Er schien das erste Signal nicht bemerkt zu haben. Parse schoß noch zweimal. Leuchtend stieg die rote Kugel in den Morgenhimmel und sank in sanftem Bogen zischend ins Meer. Das Boot fuhr weiter. Es waren keine Patronen mehr da. Parse blickte sich um nach dem Unteroffizier, der, den Blasebalg in den Händen, nach dem Kutter starrte.
„Verflucht noch mal, Morchen, pumpen Sie, wir saufen ab!“
Der Unteroffizier fuhr zusammen und pumpte. Aber es half nichts. Das Boot mußte plötzlich ein Leck bekommen haben. Wahrscheinlich hatte sich eine Verklebung gelöst. Die Schwimmwülste wurden schnell weich, das Boot verlor seine Form, und der Boden wurde schlaff. Der Oberleutnant kroch an den Blasebalg, um Morchen abzulösen. Dabei kam der Verwundete ins Gleiten und rollte ins Wasser. Parse bekam ihn gerade noch zu fassen, glitt aber bei dem Versuch, ihn ins Boot zu ziehen, selbst ins Meer. Mit der Linken bekam er die Leine am Boot zu fassen, mit der Rechten hielt er Luiber über Wasser. Parses Schwimmweste war durchschossen, es fiel ihm schwer, sich zu halten. Das ist das Ende, ging es dem Oberleutnant durch den Kopf. Das Boot trägt uns nicht mehr. Zudem bin ich schon zu schwach, um wieder an Bord zu kommen, geschweige den Verwundeten hineinzubringen. In diesem Augenblick der höchsten Not rief Morchen: „Das Schiff kommt!“ Mühsam wendete der Oberleutnant den Kopf.

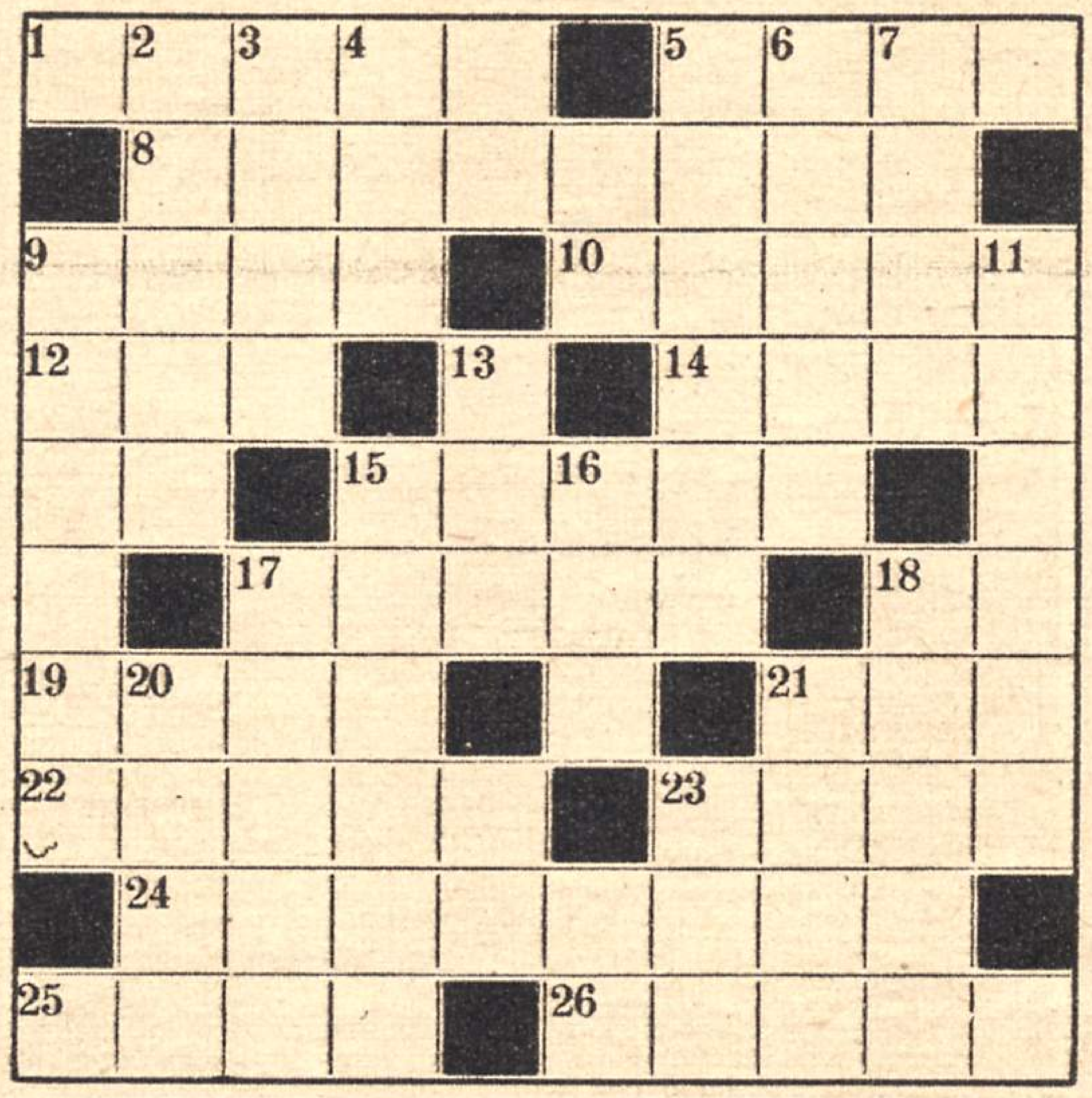
Der Kutter war schon ganz nahe. Nie hatte Parse schönere Musik vernommen als das leise Rauschen des Windes in den braunen Segeln und das Gluckern der kleinen Wellen am Steven des Fischerbootes. Mit letzter Kraft hielt er Luibers Kopf über Wasser, bis die Fischer sie an Bord nahmen.

Es waren Franzosen, biedere Fahrensmänner, die während der viertägigen Segelfahrt zum Festland alles taten, um die deutschen Flieger wieder zu Kräften zu bringen. Als der Oberleutnant Parse und sein Bordfunker am nächsten Tage auf Deck in der Sonne saßen, in trockenen Sachen, ausgeschlafen und gestärkt, meinte der Unteroffizier: „Herr Oberleutnant, ich begreife immer noch nicht, wie die Engländer dazu kamen, uns das Schlauchboot abzuwerfen, nachdem sie uns als Schiffbrüchige so gemein unter Feuer genommen hatten."

„Ich glaube, ich weiß die Lösung, mein Guter. Habe die ganze lange Zeit im Boot darüber nachgedacht. Daß sie es aus Menschenfreundlichkeit gemacht haben, können wir getrost außer Betracht lassen. Die Sunderland hat uns ganz einfach für Engländer gehalten. Die drei Zerstörer, die uns abgeschossen haben, trafen das Flugboot auf dem Heimwege, konnten sich aber nicht durch Funk mit ihm verständigen, da sie bestimmt eine andere Frequenz hatten. Also werden sie die Sunderland aufgefordert haben, mit ihnen zu kommen, und zwar nur, um uns in Gefangenschaft zu bringen. Daß ihnen das nicht geglückt ist, wird mich mein Lebtag freuen."

Denken — Ra

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Trübung der Luft, 5 junger Mensch, 8 Unterrichtsfach, 9 banktechnischer Begriff, 10 Landschaftsform, 12 Fluß in England, 14 altrömischer Staatsmann, 15 Metall, 17 Unterrichtsfach, 19 Zierpflanze, 21 Meßgerät, 22 Begründer eines russischen Reiches, 23 Fluß in Frankreich, 24 Fluß in Ostpreußen, 25 nachträgliches Bedauern, 26 Tierunterkunft;

b) von oben nach unten: 2 Vorort von Berlin, 3 Lied, 4 männlicher Vorname, 5 Angestellter in der Landwirtschaft, 6 Vorbild, 7 Unterkunft einiger Tiere, 9 Name des Storches, 11 Frucht, 13 ostasiatischer Staatsmann, 15 Nahrungsmittel, 16 Körperteil, 17 Stadt in der Lausitz, 18 Nebenfluß des Rheins, 20 optisches Gerät, 21 Verein, 23 Ansiedlung. 51916

Silbenrätsel

bisch — bord — brö — brüs — dau — de — draht — e — e — ei — ei — en — er — er — ex — fan — fen — feu — flie — flie — frey — fun — gas — gen — ger — ger — gi — gift — grim — hau — ho — i — in — ja — korps — kra — land — laub — lauf — lei — me — ment — on — plo — re — ri — richt — rie — rit — rot — schüt — se — sel — si — sit — ste — tai — te — te — te — ter — ul — ur — ver — ward — ze — zi

Aus vorstehenden 67 Silben sind 24 Wörter zu bilden, deren Anfangsbuchstaben von oben nach unten, und deren Endbuchstaben von unten nach oben gelesen, ein Wort von Grade ergeben (ch ein Buchstabe).

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 8. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

ten — Lösen!

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 sportliche Übung, 2 Rankenpflanze, 3 Edelmann des Mittelalters, 4 Angehöriger einer Luftkampfeinheit, 5 Seemannsferien, 6 Truppengattung, 7 Sprengstoff, 8 unfaires Kampfmittel, 9 Heilpflanze, 10 Oper von Wagner, 11 Stadt in Belgien, 12 Sprengschlag, 13 Kampfflieger aus dem Weltkrieg, 14 Laubbaum, 15 nordische Liebesgöttin, 16 Name des Wolfes in der Tierfabel, 17 Angestellter in Verkehrsflugzeugen, 18 Flugzeugtyp von Messerschmitt, 19 Schutzhindernis, 20 Wandelstern, 21 Truppeneinheit, 22 Einheit der Luftwaffe, 23 kleinste Truppeneinheit, 24 Absonderlichkeit. 51368

Kastenrätsel

1	2	3	4	5	6	7	8	9

a a a a a a, c, d, e e e e e e e, f, g, h h, i i i i i, k, l l l l, m m m, n n, o o, p p, r r r, s s, t

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, in den senkrechten Reihen Wörter folgender Bedeutung: 1 Raubtier, 2 männlicher Vorname, 3 Längenmaß, 4 weiblicher Kurzname, 5 Metall, 6 übermäßiges Geräusch, 7 Brettspiel, 8 Giraffenart, 9 Hühnervogel.

Bei richtiger Lösung nennen die oberste und die unterste Waagerechte je einen deutschen Flughafen. 51370

Rösselsprung

oh	und		leug	50646		in		un	nicht
	e	ne	schen	wen	nung	gut	die	für	
kampf	us	ver		und	men		serm	kluft	in
schen		del	di	und	be	gibt	den		wert
di	schen	matth.	sein	del	len	wah	kennt	nen	die
ist	zwi	gen	wol	fe	oh	a	es	ren	kampf
zwi	clau	stigt		und	und		ne	er	kei

Vorsetzrätsel

Turm — Wald — Strich — Eger — Heim — Erz — Ahne — Rain — Meise — Laute — Alter — Pik — Eber

Jedem der vorstehenden Wörter ist je ein Buchstabe voranzusetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. — Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine Spezialfliegertruppe. 51351

Auflösungen aus Heft 22

Kreuzworträtsel: a) 1 Heinkel, 6 Udine, 9 Ali, 11 Wehr, 13 Echo; 15 Ida, 16 Ulm, 17 Neid, 19 Atom, 20 Aal, 22 Knall, 23 Makrele; — b) 2 Idar, 3 Nil, 4 Knie, 5 Gewinde, 7 Trommel, 8 Zeder, 10 Chlor, 12 Hai, 14 Cut, 18 Dank, 19 Alle, 21 Aar.

Silbenrätsel: Die Leistungen der deutschen Flieger sind unvergleichlich. — 1 Dolmetsch, 2 Imkerei, 3 Einfall, 4 Luftloch, 5 Einerlei, 6 Infanterie, 7 Staffel, 8 Tarnung, 9 Unteroffizier, 10 Neige, 11 Genitiv, 12 Eisen, 13 Neubau, 14 Damwild, 15 Ellbogen, 16 Rienzi, 17 Dädalus, 18 Eindecker, 19 Ulme, 20 Tesching, 21 Schaluppe, 22 Chianti, 23 Eichel, 24 Nachruf.

Kastenrätsel: 1 Baum, 2 Jowa, 3 Lied, 4 Baer, 5 Asti, 6 Ovid. — Bilbao; Madrid.

Koppelrätsel: Volk(s)wagen, Stein(p)ilz, Bor(e)as, Matte(r)horn, Pumpe(r)nickel, Ton(f)ilm, Aal(e)sund, Akt(u)ar, Huf(e)land, Mitte(r)nacht. — Sperrfeuer.

Wabenrätsel: 1 Maurer, 2 Undank, 3 Aeolus, 4 Borkum, 5 Bunker, 6 Buegel, 7 Buesum.

Silbentauschrätsel: Spinne, Pore, Erdöl, Ruhrort, Redner, Biene, Adler, Löffel, Lido, Oker, Nerva. — Sperrballon.

Rösselsprung: Was ist stärker als Not, Sorge, Leid? Ein Herz voll Opferfreudigkeit. Laß brechen, laß biegen, Es wird siegen. Ein ganzes Volk so herzgestählt, Zum Hort der Menschheit ist es von Gott erwählt. Richard Dehmel.

Zahlensuchen: $3 \times 67 = 201$; $97 : 97 = 1$; $3 + 7 = 10$; $97 - 89 = 8$. — Summen: 200, 260, 220.

Drei gute Gründe:



Die hervorragenden Eigenschaften der „Astra" sind das Ergebnis eines besonderen Wissens vom Tabak, seiner Auswahl, Behandlung und Mischung. Im Hause Kyriazi ist dieses Wissen – in der dritten Generation vom Vater auf den Sohn vererbt – als Familientradition lebendig. Das zufriedene „Astra-Schmunzeln" des bedächtigen Rauchers beweist es: Reich und voll ist ihr Aroma. Man merkt es nicht, wie leicht sie ist. Rauchen Sie „Astra" – dann schmunzeln Sie auch!

4 Pf MIT UND OHNE MUNDSTÜCK